

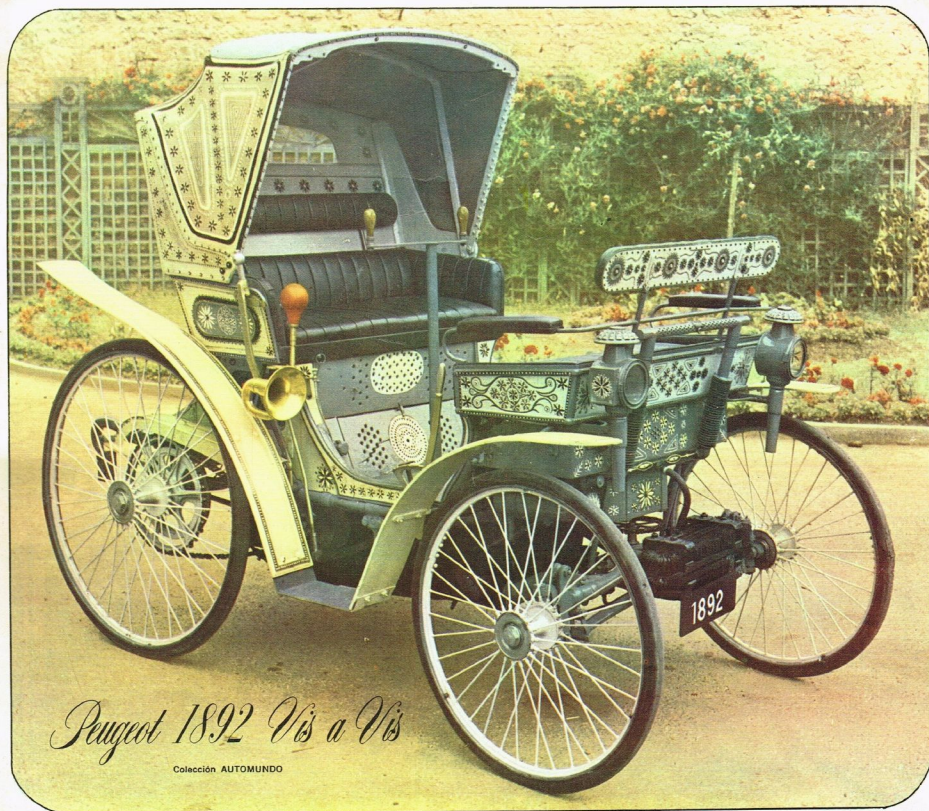
31

Revista
automundo

\$ 30.-
Uruguay \$ 8.50.-

automundo

SIGUIENDO EL GRAN PREMIO



Peugeot 1892 Vis à Vis

Colectión AUTOMUNDO

USTED NO ES UN HOMBRE DE CIENCIA

...pero quiere
conocer
el mundo
que habita



NATURALIA®

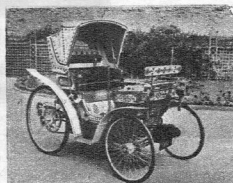
ENCICLOPEDIA ECOLOGICA DE LAS CIENCIAS NATURALES

¡responde a esa necesidad!

Le da un enfoque totalmente nuevo de las Ciencias Naturales. Los seres vivos creciendo y generándose bajo la influencia del suelo, del clima y del paisaje. ... a través del tiempo. Hechos insólitos y casos extraños en una apasionante serie de curiosidades sobre las costumbres de los animales. ¡Una publicación con ritmo periodístico! ¡Con titulares ágiles que invitan a leer! ¡Impecablemente ilustrada con fotos y dibujos de sorprendente colorido y asombrosa realidad! ¡Intenso material de interés permanente! ¡Ideal para coleccionar!



Aparece los lunes en todos los quioscos del país. \$ **65** ¡Otro éxito de Editorial Codex S. A.!



NUESTRA PORTADA

**CARACTERÍSTICAS
TECNICAS DEL
PEUGEOT 1892,
vis a vis**

Motor: 2 cilindros en V; potencia 15 HP; diámetro: 72 mm; carrera: 125 mm; cilindrada: 1.018 cc.
Caja de 3 velocidades y marcha atrás. Embrague a conos de cuero. Transmisión por dos cadenas. Velocidad máxima: 30 km/h. Largo: 2,65 m. Ancho: 1,45 m. Peso: 520 kg.

automundo



31 27 de octubre de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Acelerador automático para el Thunderbird
- 6 Una palabra que suena a regularidad y ¡cuidado!...
- 8 La F.3 es mejor que la Junior
- 10 ¿Qué modelo es? (última nota)
- 12 Primera etapa: "no todos los gatos son pardos"
- 16 Hablan los carroceros: he aquí "mi" Cupé "1300 S"
- 21 Un merecido castigo
- 22 Segunda etapa: "Mustang", por varios cuerpos
- 24 Resultados de la primera etapa del GP de TM
- 26 Prueba de manejo del "404" a inyección
- 27 Donde mueren las palabras
- 28 El peligro es mi vida (conclusión)
- 32 Resultados de la 2ª y 3ª etapas del GP de TM
- 34 Presentamos los Pontiac 1966: 4 motores, 3 transmisiones, 8 tipos y 33 modelos...
- 38 Gran Premio de México: 1er. triunfo japonés en F 1
- 38 La bolsa del auto usado
- 39 Cigarros y Fórmula 1
- 40 IX GP de TM: kilometraje, abandonos, descalificados
- 40 Rincón de tuercas
- 41 Gran Premio y sicosis colectiva
- 42 Entretenimientos tuercas
- 42 Obtención y renovación de la licencia de conductor

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; **DIANA BARTLEY**, Estados Unidos; **FERRUCCIO BERNABO**, Italia; **BERNARD CAHIER**, Francia; **JOHN CAMSELL**, Inglaterra; **GIOVANNI CANESTRINI**, Italia; **WILLIAM CARROL**, Estados Unidos; **LUCIANO CONSIGLI**, Italia; **ETIENNE CORNIL**, Italia; **GIORGIO M. COSTA**, Bélgica; **SERGIO FAVIA DEL CORE**, Italia; **ALDO FARINELLI**, Italia; **PAUL FRÈRE**, Bélgica; **MICHAEL FROSTICK**, Inglaterra; **JAN GAWRONSKI**, Polonia; **DENIS JENKINSON**, Inglaterra; **GIOVANNI LURANI**, Italia; **GIANNI MARIN**, Italia; **M. TANGRE**, Francia; **J. TAUVEL**, Suecia; **KURT WOERNER**, Alemania; **PASCAL ICKX**, Bélgica; **F. VARISCO**, Italia.

Derechos exclusivos de las siguientes publicaciones: **AUTORMA**, **TORINO MOTOR**, **MOTOR** y **MOTOR ITALIA**.

CORREO DEL LECTOR

TARGA FLORIO



Los felicitó por la importante revista que Uds. editan semanalmente. En varias de ellas veo el nombre de "Targa Florio" y sé que es una competencia automovilística que se disputa en Italia.

Mis preguntas son éstas: ¿de dónde proviene ese nombre? ¿cuándo se disputó la primera competencia? ¿quién fue su ganador?

Florio Dall'Orso

Hernán Cortés 2323 - Villa Tesel (Morón, Bs. As.)

P/d. Creo que ahora ya comprenderé el porqué de mi pregunta.

Tiene usted razón. El motivo de su pregunta está perfectamente justificado. Vincenzo Florio, piloto de algún mérito e industrial de inmensa fortuna, resolvió, allá en 1906, financiar una competencia automovilística en su isla natal, Sicilia, para la que instituyó un trofeo e insignia, "Targa" en italiano que, con el agregado de su nombre, habría de convertirse, con el correr del tiempo, en todo un símbolo dentro del deporte mecánico mundial.

Esa primera carrera se disputó el 6 de mayo de 1906 en un áspero y endiablado circuito rutero, lleno de crestas y precipicios, donde no era de asombrarse que no hubiese rectas ya que, en verdad, en ese entonces no las había en toda la volcánica isla. El circuito tomó el nombre de "delle Madonie" y fue escenario, más o menos permanente, de casi medio centenar de realizaciones. La primera carrera "Targa Florio" estuvo reservada para máquinas que respondieran a catálogo de fábrica con producción de, por lo menos, diez unidades y precio no superior a las 20.000 liras. Ganador fue Alejandro Cagno, piloto de sólidos merecimientos internacionales quien, con una "Itala", cubrió los 440 km de recorrido a un promedio de 46,805 km/h.

Vincenzo Florio falleció el 6 de enero de 1959, a los 75 años. Se encontraba en Francia tratando de interesar a las primeras figuras del mundo para que intervinieran en "su" carrera. En 1958 había tenido la enorme satisfacción de bajar la bandera de largada a la 42ª realización, que la Federación Internacional distinguió como "prueba puntuable por el Campeonato del Mundo de Marcas Sport".

CAMPEONATO DE LONGEVIDAD

Quiero referirme a una categoría que en la actualidad está un poco olvidada por la prensa especializada: la "limitada de 27". Sé lo que cuesta hoy en día mandar un cronista al lugar donde se realizan dichas pruebas; por eso, deseo hacer llegar mi pequeña colaboración. General Acha cuenta, actualmente, con el primer campeonato pampeano de la categoría "limitada 27": Humberto Thomas. General Acha es cuna de valientes: Rubén Roux, Ramón Requejo, Norberto Pascual, José Morán y otros que hoy se destacan en las categorías mayores de nuestro automovilismo: TC o TM. Nuestro campeón de hoy corre con la máquina de los hermanos Laubrecht, que demostró estar muy bien preparada por un selecto equipo de colaboradores. Su actuación durante 1964 fue la siguiente:

en Saavedra, ganó la serie y fue segundo en la final;
en General Acha, segundo en la serie y en la final;
en Santa Rosa, segundo en la serie y en la final;
en Bucharado, ganador en la final;
en Coronel Suárez, cuarto en la final; luego, una serie de victorias consecutivas en General Acha, Puñán y Santa Rosa; segundo, en Machín; tercero, en General Pico y segundo, en Coronel Suárez. Totalizó en su campaña 47 puntos.

Ramón Daniel Ochao

Avellaneda 612 - General Acha (La Pampa)



Thunderbird "Town Landau".

Acelerador automático para el Thunderbird

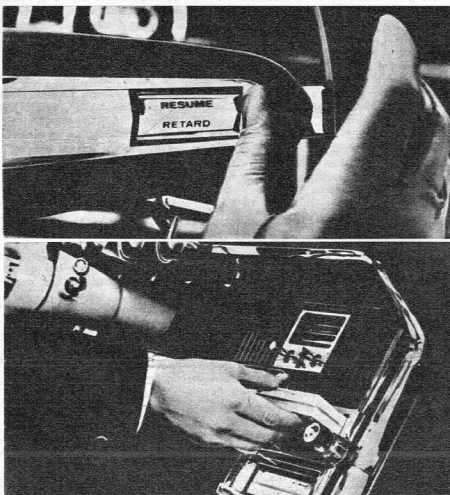
EL SEÑOR Gordon B. MacKenzie, gerente general de ventas de la División Ford de la Ford Motor Company, anunció recientemente la presentación de los modelos Thunderbird para 1966, que mantienen sus ya conocidas características: elegancia, aspecto deportivo de sus líneas y lujosa terminación interior.

El nuevo modelo será ofrecido en cuatro versiones: el convertible y el "hardtop" que ya son tradicionales, un landó de ciudad y un "hardtop" de ciudad. Entre las innovaciones que se incorporarán en el Thunderbird merecen destacarse: la consola de seguridad en el techo, un aparato estereofónico de alta fidelidad empotrado, junto con la radio, en la consola central, y un control de velocidad automático, llamado "Highway Pilot".

Las cualidades deportivas del Thunderbird se completan con un nuevo motor de 7.010 cc de cilindrada y de alto rendimiento, que se ofrecerá

como equipo opcional. Este motor, que conserva la suavidad de funcionamiento de la versión de 6.388 cc, permite también la incorporación de otros elementos opcionales, tales como transmisión automática, dirección hidráulica, frenos de vacío y un sistema de acondicionamiento de aire.

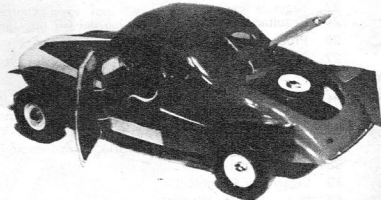
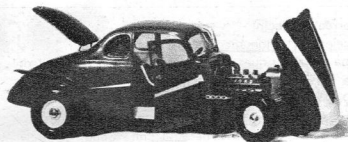
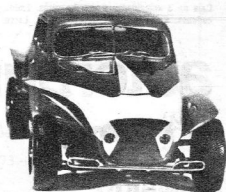
Entre las innovaciones técnicas merece una mención especial el control de velocidad automático "Highway Pilot", cuyos botones son accionados por una leve presión de los dedos y se encuentran dispuestos en el volante de dirección. Este sistema de control permite al conductor fijar, disminuir o aumentar la velocidad de cruce del coche, por medio de los botones correspondientes, sin tener que soltar el volante. La utilidad de este sistema reside en el hecho de que el conductor no tiene que accionar ni el acelerador ni el freno durante largos tramos de un viaje.



Entre las innovaciones técnicas de los modelos Thunderbird 1966, merecen destacarse: el control de velocidad automático "Highway Pilot" (arriba) y el aparato estereofónico (abajo).

CORREO

MINIATURA



El TC miniatura de Vignolo.

Me permito hacerle llegar, junto con la presente, un lote de fotografías de una miniatura de TC de un modelo inspirado en un Ford cupé 39.

Me sentiría personalmente muy reconocido hacia usted si es que puede publicar una o varias fotos de este coche miniatura en las páginas de su acreditada revista, con un comentario que pueda usted hacer en base a los datos que le suministro a renglón seguido:

- Turismo carretera;
 - modelo Ford cupé 39;
 - trompa y guardabarros traseros diseñados a mi gusto;
 - puertas manuales;
 - tiene 45 centímetros de largo;
 - accionando la palanca de cambios se encienden las luces;
 - levantando el capot se aprecian hasta detalles menores del motor.
- Este coche me ha demandado un año y medio de labor en ratos libres y en horas extras, porque de día trabajo en el establecimiento metalúrgico de mi padre.

He tenido como único colaborador, en lo que a pintura se refiere, a mi amigo Adelqui Gerlero.

Este coche TC fue expuesto en un stand en la 19ª Exposición Nacional de Ganadería, Agricultura e Industrias de la Sociedad Rural del Centro Oeste Santafesino, en Carlos Pellegrini, los días 11, 12 y 13 de setiembre p.pdo. Tengo en proyecto construir otra miniatura de TC Gran Turismo y posiblemente me inspire en alguno de los modelos que periódicamente aparecen en vuestra revista.

Victor Enrique Vignolo
Carlos Pellegrini (Sta. Fe)

Lo felicitamos sinceramente por el notable trabajo que ha realizado; nosotros, y todos los lectores de AUTOMUNDO, esperamos que nos tenga al tanto de cualquier otra realización suya.

HISTORIAS

...para felicitarlo por el camino que ha seguido AUTOMUNDO. Desde ya señalo el interés de las notas técnicas y deportivas. Pero hay algo que me extraña mucho: la ausencia de las "historias" de fábricas de automóviles, extraordinarias notas de gran calidad y excepcional factura literaria, que revelaban, además un estilo periodístico que invitaba a leer, juntamente con la diagramación y la ilustración del texto. Me acuerdo de las "historias" de Lancia, Peugeot, Citroën, Fiat, Renault, ricas en anécdotas que nos hicieron revivir a muchos las informaciones que poseíamos de tales marcas. Le encarezco, señor Director, que sigan esas "historias" y si es posible que las siga escribiendo el mismo periodista. Le aseguro que será un gran éxito, otro de Códex.

Alfredo Timbone

Rio de Janeiro 286 - Cap. Fed.

Desde que nació AUTOMUNDO he admirado el hecho de que, además de dedicar sus páginas al deporte automovilístico, haya tenido la inquietud de contemplar el aspecto cultural de las "cuatro ruedas".

Me refiero a las notas que publica acerca de la Historia del Automóvil y de sus hombres. Siendo este tipo de artículos altamente positivos para la formación integral de todo aquel que aspire a ser un verdadero y profundo conocedor del automovilismo, considero un deber alentarlos en esa dirección para que AUTOMUNDO haga honor a su nombre y no comience a trasfomarse en otra de las tantas revistas de información deportiva.

¿Existe la posibilidad de que se publique la historia de la Chrysler Corporation? Agradeciendo desde ya la atención, los saludo muy atte.

Guillermo Bardach

Viena 168 - San Isidro (Bs. As.)

Los agradecemos sus elogios y les informamos que el mismo periodista de AUTOMUNDO que escribiera las "historias" de Lancia, Peugeot, Renault, etc., tiene en preparación las de otras famosas casas constructoras estadounidenses y europeas. Varias son las razones por las cuales se ha postergado la serie de notas de nuestro interés. La primera de ellas es que creímos de interés reemplazarlas en algunos números por la serie "El peligro es mi vida", historial de Donald Campbell, uno de los más importantes hombres en el campo de las velocidades. A esto se suma que las notas de actualidad, que en ningún caso pueden ser postergadas, hacen que no dispongamos a veces del espacio necesario. Tal lo que ocurrirá, por ejemplo, en nuestras próximas ediciones, en las que gran parte de la revista se dedicará al comentario del Gran Premio Internacional de Turismo Mejorero y a la presentación de los nuevos modelos recientemente exhibidos en el Salón de París. Les pedimos a ustedes que tengan un poco de paciencia, y nos comprometemos a continuar con las "historias" tan pronto como nos sea posible.

ALTERNADORES

Le agradeceré información sobre:

- 1) el funcionamiento del sistema desmódico de válvulas;
- 2) las ventajas del alternador sobre la dinamo.

Franco Savi

9 de Julio 694 - 2° piso - Córdoba

Alternadores y dinamos cumplen la misma finalidad: producir la corriente eléctrica que necesita el automóvil para sus múltiples destinos.

La dinamo, o generador de corriente continua, cumple su cometido recién cuando el motor gira a más de 1.200 revoluciones. El alternador, en cambio, cumple el suyo a los más bajos regímenes. Ese es su mayor beneficio sin desconocer otros, de orden mecánico, que lo hacen más duradero y económico.

En este último aspecto destacamos que el alternador no usa escobillas, cuya reposición en las dinamos significa, posiblemente, su mantenimiento más cuidadoso.

Tener carga a velocidades de ralenti es cada vez más necesario en los automóviles modernos, donde el agregado de radio, cuando no televisor, calefacción, levanta cristales, etc. insume más electricidad que la destinada a la marcha del motor.

Nos disculpamos por no tratar aquí el tema de válvulas desmódicas porque nos hemos ocupado del mismo en nuestro número 26, pag. 11.

AL SEÑOR MARTINEZ VAZQUEZ

(Referencia: AUTOMUNDO, N° 23, pag. 3). Quiero decirle a este buen señor que AUTOMUNDO como todos los libros, diarios y revistas se publican para ser leídos y no para mirar las figuritas, o como en este caso los autos. Yo soy una mujer que me gusta el deporte en general, y sobre todo las carreras automovilísticas, y tengo en mi poder todos los números de AUTOMUNDO y en casi todos ellos se habla del Chevitt, de Cupeiro y de Froilán González y un sin fin de cosas más que este buen señor pasa por alto.

Eliana Elba Condiglio

Corrientes N° 29 - Mendoza

¡BASTA DE ESPERAR POR SU RAMBLER!

Esta es la oportunidad de su mejor decisión

"AGUIRRE, MASTRO"

Además: RAPIDEZ, SEGURIDAD, GARANTIA (puesta a punto con manos de más de treinta años de prestigio).

Y un EXTRAORDINARIO PLAN DE FINANCIACIÓN!

Transforman su compra en una real y positiva inversión en



AGUIRRE, MASTRO y Cía. S.A.

Exposición y Ventas: Avda. del Libertador 1736

Abierto todos los días hasta las 21 hs. incluso sábados y domingos.

Talleres y Repuestos: Uriarte 2349

RADIO ARGENTINA

EXPRESIONES AUTÉNTICAS
DE NUESTRO FOLKLORE

MENSAJE AL CAMPO ARGENTINO

Lunes a Viernes: 7 horas
Animación: Carlos Nilson

UN ALTO EN LA HUELTA

Domingos: 22 horas
Animación: Miguel Franco

FIESTA LITORALEÑA

Sábados: 18 horas
Animación: Luis Angel Armesto

MIENTRAS PITAMOS UN CHALA

Lunes a Viernes: 21 horas
Animación: Ernesto Sánchez
Uriarte

Programas en la avanzada de la
Radiofonía Argentina



Una palabra que suena a regularidad y ¡cuidado! no es apta para cardíacos...

UN RALLY se compone de varias pruebas que van hilvanando el itinerario establecido por los organizadores. Generalmente los competidores no tienen noción del camino a seguir para llegar a un punto final conocido. En la línea de largada se le entrega al copiloto la hoja de ruta, en la que constan todas las referencias geográficas con las respectivas horas de paso, que van trazando el itinerario.

Cada automóvil larga a su "hora cero", y, a partir de allí, tiene que cumplir, exactamente, con los tiempos establecidos en los distintos puntos marcados en la hoja. Como comienzo de un rally se efectúa una prueba de navegación, que consiste en llegar a un punto determinado de la ruta, conociendo dos de los tres datos posibles: punto de arribo del tramo, tiempo a emplearse o promedio a cumplir. El rally auspiciado por AUTOMUNDO y organizado por la A.A.A.S., se inició con un tramo de navegación desde la largada hasta la estación del A.C.A., de Don Torcuato, estipulándose un tiempo de 45'. En este caso se dieron a conocer dos de los datos: el punto de arribo y el tiempo a emplearse. La elección de la ruta, para llegar al lugar indicado, queda a cargo del equipo. A primera vista es fácil, pero en la práctica puede complicarse por las obstrucciones normales del tránsito (barreras ferroviarias, aglomeraciones, etc.) o bien por una equivocada elección de la ruta. En los tramos de navegación no existen controles intermedios por la sencilla razón de que no existe un camino preestablecido y, a ve-

ces, tampoco los hay pasado el punto de arribo, quedando a cargo del copiloto la indicación de la ruta por donde proseguir.

A partir de allí, solamente se guían por las referencias apuntadas en la hoja de ruta, tratando de cumplir lo mejor posible con los tiempos preestablecidos en la misma. Durante el trayecto, se ubican controles secretos que se encargan de verificar la exactitud del paso de cada corredor, penándolo con puntos en contra según la demora o exceso empleado.

Para los tramos de regularidad son estipulados promedios que pueden ser de 60 km/h o 70 km/h para caminos de tierra, y de 80 km/h o 90 km/h para los pavimentados. Para cumplir con éxito esta prueba de regularidad, es imprescindible tener, como instrumental, el velocímetro y odómetro corregido y si es posible otro cuentakilómetros parcial con puesta a cero manual; el copiloto deberá contar por lo menos con un cronómetro y si es de doble aguja, mejor; un mapa de la zona sujetado a un pequeño tablero, y por supuesto, la hoja de ruta. No obstante que con estos elementos ya puede controlar su sección en la carrera, es muy útil tener consigo una tabla en la que estén indicados los tiempos correspondientes a un determinado promedio en km/h, necesarios para recorrer 1 km, 2 km, 3 km, etc. hasta 10 km. Por ejemplo, a 60 km/h de promedio un auto recorre 1 km en 60", 2 km en 120", etc. Con el odómetro parcial y el cronómetro es posible determinar el exceso o



En los tramos de regularidad hay controles secretos, que constatan la exactitud del paso de los competidores por las referencias indicadas en la hoja de ruta.

CORREO

VIALIDAD Y CARTOGRAFÍA

... quisiera que me informaran si poseen guías con mapas de todos los caminos del país y sus respectivos kilómetros entre pueblos y ciudades y el precio de cada ejemplar.

Cipriano Tapia
M. Moreno s/n. - Ascensión (F.C.S.M.)

Aún no hemos contemplado la realización de ese material. Buena cartografía tiene el Automóvil Club Argentino que edita y vende planos y guías de viaje para todas las rutas del país. Si desea material más amplio y especializado, en cuanto a planos se refiere, le recomendamos dirigirse al Instituto Geográfico Militar, en la calle Cabildo 381, que tiene, en venta directa al público, mapas a escala 1:500.000 que, por su amplitud, cumplen las necesidades del viajero más exigente.

¿QUÉ PELIGRO...!

Ante todo quiero transmitir en nombre de la barra de "tuercas" a la que pertenezco, nuestras sinceras felicitaciones por la eficaz tarea que desarrolla AUTOMUNDO.

Quisiera, por otra parte, que el "Correo del lector" me contestase las siguientes preguntas:

- 1) estoy por casarme con una señorita que es "alérgica" a las carreras de autos, ¿qué marca me aconsejan adquirir para no tener problemas con mi prometida, en razón de que personalmente a mí me olviden los "fierros"?
- 2) poseo grandes condiciones conductivas y quiero comenzar a competir inmediatamente después de regresar de mi luna de miel, ¿en qué categoría y con qué máquina me aconsejan iniciarme?
- 3) me gustaría integrar el equipo oficial de Ford Motor Argentina, ¿qué requisitos exigen? ¿creen factible mi inclusión en ese equipo?
- 4) ¿dónde puedo adquirir un buzo celeste igual al que usa Jorge Cupeiro?

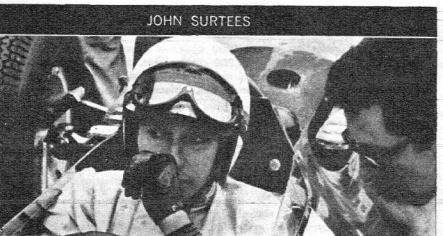
Pincho Espina
Humberto Primo 665 - Córdoba

A la primera: Usted ya tiene suficientes problemas con el casamiento... ¿pretende coleccionarlos? Pese a ello le damos nuestro consejo: si usted tiene mucho dinero, comprese un Morris Cooper 1.300 S. Parece un inofensivo cajoncito de lustrar zapatos y camina, que da calabre. Si usted no tiene mucho dinero comprar un auto "paralelito" y sufra. Recuerde que los trámites de divorcio son caros.

A la segunda: Modesto el hombre. Claro que, como dice siempre nuestro italiano amigo, ser modesto en la era espacial es estúpido. Pero también puede ser productivo. O no. Es cuestión de temperamentos. ¿Categoría y máquina? "Dime cuánto dinero tenéis y yo diré en qué categoría correréis".

Papeles y gastos de sanatorio por cuenta del cliente.
A la tercera: Vuestra intención o gusto personal es compartida por aproximadamente 2.000.000 de personas. Que podrían ser duplicadas sin mayor esfuerzo. ¿Sus chances de ser incluido? Buenas, siempre y cuando cumpla ciertos requisitos: ser mayor de 22 años, manejar como Rodolfo de Alzaga, Nasif Estéfano o Altivo Valle del Carril y haberlo demostrado. ¡No le parece que sería un poquito riesgoso para cualquier equipo probar pilotos con autos que cuestan millón y medio largos...?

A la cuarta: El fabricante es Les Leston - London, England, y se vende en casi toda Europa.



En AUTOMUNDO N° 1 usted tenía la breve biografía de la mayoría de los más famosos corredores y sus respectivas direcciones, pero no había incluido a Jim Clark y John Surtees. Teniendo necesidad de conocer la de este último agradeceré cuanto puedan hacer en favor de este pedido.

Daniel L. Streikow Surtees
Estancias Las Barrancas - Ascocihing (Cba.)

Fuera de temporada John Surtees vive en 97 Foxley Lane - Purley - Surrey - England. Al comenzar las actividades europeas cambia de residencia y, desde abril a noviembre, sienta reales en Modena, pues, a 30 kilómetros, en Maranello, está instalada la fábrica Ferrari en la que tiene razón de dependencia por razones profesionales, ya que es su piloto número uno.

Su carta llegó a nuestro poder luego del accidente que Surtees sufriera en Canadá, lo que abre también para nosotros el interrogante de su actual domicilio. De cualquier forma nos permitimos aconsejarle dirija su correspondencia a la Casa Ferrari, S.E.F.A.C., Automobili Ferrari, Maranello (Módena) Italia, a cargo de John Surtees.

VELOCIDAD Y CULPABILIDAD

Señor Director: Desearía saber si es que estoy en un error al suponer que si bien generalmente se da como culpable al vehículo que tiene los daños en la parte frontal, también debería tenerse en cuenta la velocidad de uno u otro vehículo, siempre que el impacto lo haya recibido el otro vehículo en su parte media lateral o guardabarros delantero, determinando su culpabilidad por la distancia, desde la colisión hasta donde fue a detenerse este último. Sé que hay versiones dadas por transportistas (camioneros o colectivos) en la que exponen su salvaguarda porque un camión o colectivo no se puede parar en un trecho corto como un automóvil, pero a esto hay una contestación: por consiguiente deberían extremar sus precauciones no exponiendo la vida del prójimo, y de sí mismos y de los pasajeros que van confiados a su responsabilidad, cosa que desgraciadamente ocurre muy pocas veces.

Ricardo M. Vázquez
Libertad 188 - Ensenada (Bs. As.)

El lugar en que localizan los daños ambos rodados, así como la velocidad a que circulan, son elementos que coadyuvan en el esclarecimiento del conductor responsable del accidente. Se puede determinar la velocidad de circulación usando para ello, como dato conocido, la "frenada en metros". En este aspecto no debe olvidarse la posibilidad de que el impacto, haya provocado la rotura del sistema de frenos del rodado, lo que haría dificultosa la comprobación.

Todo conductor debe tener pleno dominio sobre la máquina a su cargo, de acuerdo con la circulación, visibilidad, señalización, camino o calle, de modo tal que no implique un peligro para terceros, al permitirle detener su vehículo en el momento oportuno (arts. 65, 66 y 67 del Reglamento General de Tránsito, ley 13.893).

LUBRICANTES

... primera pregunta: las camionetas llamadas Chevrolet Apache, ¿cuántos litros de aceite llevan en el cárter y hasta qué cantidad de kilómetros recorridos llevan densidad 20?

Segunda pregunta: las tapas del motor de las camionetas F 100 dicen que el aceite se debe cambiar cada 1.500 km recorridos, pero no especifican hasta qué cantidad de kilómetros recorridos, ¿se lo puede cambiar cada 2.000 km después de cierta cantidad? ¿Eso puede ser?

Antonio Cayetano Bombina
Fulchón 5846 - Mar del Plata (Bs. As.)

Los motores Apache llevan 5 litros de aceite en el cárter. No podemos arriesgar opinar en cuanto al kilometraje, deben recorrer para recién cambiar tipo de aceite, en cuanto a densidad se refiere, por son muchos los factores que gravitan para fundamentar una elección. En camionetas que están sometidas a trabajo de reparto, lo que al fin de la jornada obliga a muchísimas detenciones, es aconsejable mantener S.A.E. 20 aun en los meses en los que el calor se hace molesto. Si por el contrario es una máquina que trabaja a régimen constante entonces con densidad 30 usted tendrá lubricación perfecta en primavera avanzada y verán que debe efectuarse, de acuerdo con las especificaciones de fábrica, cada 1.500 km, que es una equivalencia de 1.000 millas más o menos. A medida que aumenta el servicio de su automóvil será más necesario mantener el consejo de los fabricantes porque, con el uso, aumentan los riesgos que se derivan de la pérdida de compresión que, al bajar al cárter, afecta la composición del aceite. También hay que considerar que para motores viejos es más propensa la posibilidad de bajas sucias y filtros inferiorizados. Si usted usa un buen aceite de cualquiera de las marcas acreditadas en plaza, cuida los filtros y atiende la limpieza interna del motor puede aplazar la reposición del lubricante a 2.000 km con la más amplia seguridad de que el motor no se dará por aludido.

HANSA 1.100 CC

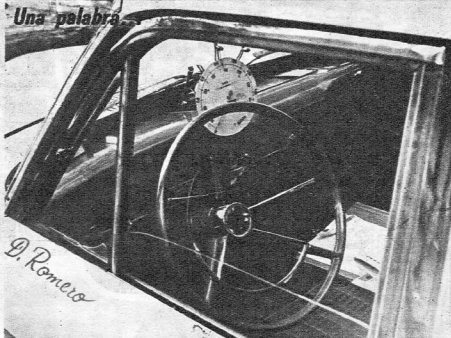
Soy poseedor de un Hansa 1.100. La máquina me responde muy bien en todo sentido pero me gustaría que me aclararan ciertas dudas que tengo.

- 1) ¿Por qué razón fue parada la producción de la citada marca?
- 2) ¿Qué relación existía con la Borgward?
- 3) ¿Qué cantidad de H.P. posee el modelo Hansa 1.100?

José Oscar López
Alvarez Jonte 5565 - Cap. Fed.

1) Fueron motivos de orden financiero los que interrumpieron en setiembre de 1961 la producción Hansa. En ese ejercicio inconcluso lanzaron al mercado local 1.121 unidades.

2) No había relación entre los productores de esas dos marcas. El Hansa era construido por la Goliath Hansa Argentina S.A. El Borgward es producido por la Dinsborg Industrias Automotrices S.A. A su vez, la Dinsborg es propiedad de ese motor, a 4.250 revoluciones por minuto y compresión de 7,3:1 tiene potencia máxima de 40,5 caballos de fuerza.



Algunos conductores utilizan un velocímetro extra, debidamente corregido, y con un cuadrante grande para mejorar su visualización. Además tienen dos velocímetros que indican las velocidades a marchar para cumplir con los promedios impuestos. En esta caso también se aprovecha la oportunidad de contar con un odómetro parcial, con puesta a cero manual.

defecto de tiempo en un tramo de 1 o varios kilómetros.

Hay un aparato, denominado "Speedipilot" que marca el kilometraje horario que debe llevar el coche con respecto a un promedio estipulado, considerando las mermas de velocidad promedio por detenciones forzadas, curvas, o cualquier otro factor imponderable, o bien los aumentos excesivos por la necesidad de rebasar otro vehículo no participante, ya que es bueno recordar a un rally se corre en rutas abiertas a todo tránsito. Este aparato consta de dos agujas, una factible de fijar en un punto que determina el promedio elegido y otra, concéntrica, que gira delatando el atraso o adelanto de promedio, con respecto a lo que establece la ruta. Logrado este paralelismo, pueden viajar tranquilos, pues el coche marcha al promedio deseado.

La regularidad es alterada a ve-

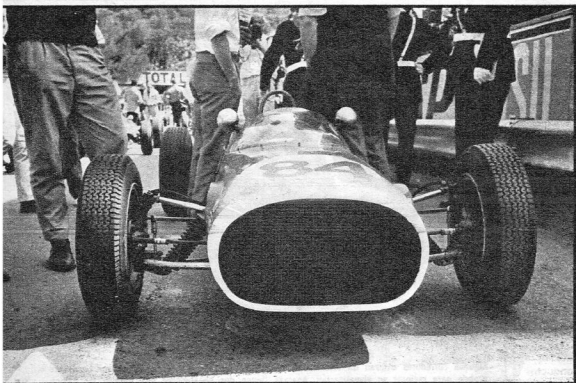
ces por pruebas de sprint, que son cortas carreras de velocidad libre, las que siempre se realizan en carreteras rurales y de tierra. Los tramos de sprint son ganados por el coche que emplea el menor tiempo y los puestos subsiguientes son penados con puntos en contra, de acuerdo con la diferencia del ganador. Los tramos de sprint no son preestablecidos ni en la hoja de ruta ni verbalmente, sumando de esta forma la sorpresa a la emoción que la velocidad depara.

Además y para complicar las cosas, muchos rallies incluyen, en el punto de finalización, pruebas especiales de manejo slalom o gymkanas, que concurren a prestar un broche cierto a una prueba difícil, en la que hay que saber manejar el auto y manejarse a sí mismo. Si no lo cree, pruebe una. Siempre que le guste andar fuerte.

Puede llegar a asustarse.

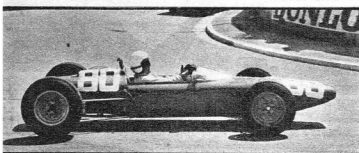


La tripulación debe estar integrada por dos personas, aunque a veces es permitido un pasajero más como en este caso. La escena muestra el instante en que un control verifica el dato del coche registrado en la tarjeta del copiloto.



Una foto del Daf F 3 en el "G. P. de Mónaco". La parte delantera ha sido cortada para esta carrera, con el fin de favorecer el enfriamiento todo lo posible. La torsionada del circuito no permite medias elevadas. También las suspensiones delanteras son muy modernas.

Un análisis sobre el monoplaza de los jóvenes:



El Wainer Ford F.3 de Manfredini. Este auto fue modificado porque tenía una cierta fragilidad en el complejo del tren delantero. Desde el punto de vista estético, es uno de los monoplazas más hermosos de la F.3.



El Cooper BMC. Es uno de los pocos F.3 que no ha adoptado un motor Ford Cosworth o Holbay. Hasta ahora, no ha brillado mucho en las carreras en que ha tomado parte, pero hay que recordar que la Cooper tiene el mérito de haber introducido la técnica del motor posterior, reconocida, hoy, universalmente, como válida.



El Lotus Ford vencedor del "Gran Premio de Mónaco". La joven coladora a la espalda del piloto protege el carburador y el colector de aspiración. El motor ha sido preparado por la Holbay y produce en conjunto unos 57 CV con cerca de 8.000 rpm.



Un curioso atuendo de Truberg, el vencedor del reciente "G. P. de la Lotería de Monza". Sus bigotes son ya famosos.

LA F.3 ES MEJOR

La temporada deportiva automovilística llega ya a su fin: los éxitos de Clark y de su Lotus han polarizado el interés de los deportistas que están buscando una explicación técnica de la facilidad con que acumula victorias el binomio inglés. Este "fenómeno" ha relegado a una posición secundaria el desarrollo de las carreras y la técnica en las fórmulas menores, en particular de la Fórmula 3, destinada, como ya todos saben, a reverdecir los éxitos de la inolvidable Fórmula Junior. En realidad, ha conseguido el éxito que buscaba, porque a causa de la relativa sencillez constructiva que impone el reglamento (sobre todo comparándola con la Junior), la F. 3 ha permitido que muchos pilotos ingresaran en el mundo de los monoplazas sin tener que desembolsar cifras prohibitivas. En efecto, un buen auto de la F. 3 cuesta hoy cerca de cuatro millones y medio de liras. Ahora bien, un piloto que quiera desarrollar su actividad deportiva, en esa categoría, tiene, o al menos se supone que tiene, una mediana experiencia en las carreras que, probablemente, procede del GT y del TM, donde cualquier auto de cilindrada media (entre los 1.300 cc y los 2.000 cc) bien preparado y listo para la carrera viene a costar la misma cantidad y, a veces, hasta más.

Vamos a trazar ahora un breve esquema de los medios mecánicos presentados en el principio de la temporada, y de las competiciones en las que han participado.

Los ingleses a la cabeza

Empecemos por Gran Bretaña, nación deportiva por excelencia, y que, desde luego, tiene muchas novedades en ese sector. Durante el famoso "Salón del Auto Deportivo", que tuvo efecto en Londres a principios de año, se presentaron los nuevos motores Ford para Fórmula 3. Una de las primeras versiones se debe a la Holbay, casa que ya el año pasado se distinguió en la preparación de motores para esa fórmula: el "R55". La alimentación se realiza por medio de un monocarbador Weber, y a 8.700 rpm el motor desarrolla 97 CV. Está montado en los Merlyn, en algunos Lotus (en ge-

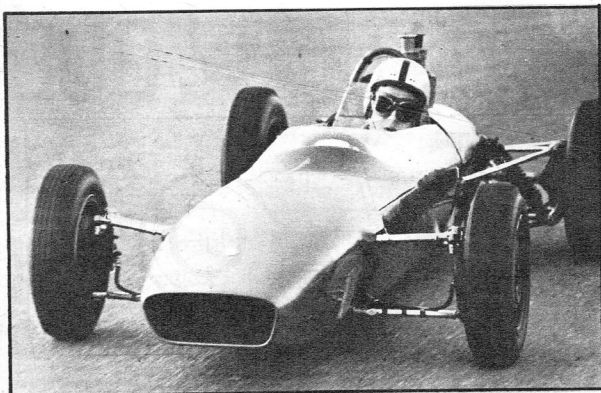
neral en el modelo 31) y en los Brabham. La segunda versión del Ford 116 E es la presentada por la Cosworth, célebre por su monopolio de la F. 2 en la temporada pasada. Este motor, tipo MAE, está alimentado por un monocarbador Stromberg y acredita 95 CV a 8.500 rpm. El encendido es de tipo a transistores. Una unidad así se montó en el Lotus 32 y en los Brabham. El Cooper 76 es uno de los pocos monoplazas que no está equipado con un Ford: en efecto, como sucedió el año pasado, el propulsor es un BMC, que produce cerca de 95 CV, unido a un cambio derivado del "Imp" de Hillman, y modificado por Knight. Recordemos que las potencias declaradas no son más que una indicación, porque los sucesivos arreglos, con vista a las diversas carreras, pueden alterar considerablemente estos valores.

El letargo de los italianos

En cuanto a Italia, se observa un cierto letargo, del que los constructores parecen estar despertando recién ahora. Branca ha presentado el modelo del año pasado, equipado con Ford; Wainer ha reforzado las uniones del tren delantero, que fueron el talón de Aquiles del auto en la temporada pasada, y ha adoptado un cambio Hewland-VW; Foglietti ha presentado un monoplaza que se adapta a las fórmulas 2 y 3, dotado de un tanque de nafta colocado debajo del asiento del conductor, y de un tren delantero que recuerda al del Lola de 1963. El italoargentino De Tomaso ha confirmado su inquietud al presentar nuevos modelos y nuevas soluciones. Ha presentado un F. 3 cuya parte central recuerda mucho a la técnica constructiva aerodinámica, fundida en un solo block y está dotado de un motor Ford que, al parecer, tiene 100 CV, potencia muy respetable para esa clase de vehículos.

Alemania y Francia

Después de hablar de Italia e Inglaterra parecería que ya no queda más que decir acerca de la F. 3. No es así, porque en este año hemos asistido a



La última novedad: el Stanguellini F.3. Levando al volante al hijo del constructor. Se ve claramente la geometría de las suspensiones: en el tren delantero, el complejo muelles-amortiguadores se encuentra en el interior de la carrocería. En el tren posterior, el mismo complejo es externo, y cuenta además con dos triángulos volcados.



Ross, inmediatamente después del accidente que tuvo en el "Gran Premio de la Lotería de Monza". Su F.3 volcó, comprometiendo así la carrera y dándole una nueva emoción.

QUE LA JUNIOR

Supera las prestaciones de la fórmula precedente con un costo no prohibitivo de las máquinas. — Supremacía inglesa y síntomas de despertar en Alemania y Francia.

un verdadero florecimiento del monopla en otros países. Por lo visto, el entusiasmo de muchos aficionados ha confirmado la validez y eficacia de esa fórmula técnica. Por ejemplo, en Alemania se ha presentado un monopla, el *Diantus*, dotado de un motor y un cambio derivados del Simca 1.000. Este motor tenía, en la época de su presentación, 78 CV a 900 rpm; no son muchos, especialmente al compararlos con las demás unidades propulsoras, pero hay que tener en cuenta que el "mil" francés es un motor nuevo en esa clase de elaboraciones y, por tanto, todavía no ha sido muy experimentado y estudiado.

Otro auto que ha adoptado ese motor es el francés *Sirmac*: la carrocería es de material plástico, la alimentación se realiza por medio de un carburador Weber de doble cuerpo, y el cambio sigue siendo un derivado del mismo auto francés. En Francia ha visto también la luz el *Matra F. 3*, dotado, primero, de un motor Ford Holbay y luego de un motor Cosworth. El cambio... quizá por variar, es el Hewland VW. No hay que olvidar tampoco el *Alpine Renault*, que ha procurado exóticas pruebas y que es, quizá, el mejor F. 3 francés.

excluir las modificaciones eventuales del dispositivo de serie, una vez que la experiencia "carreterística" hubiera sacado a la luz sus defectos. El chasis del *Daf F. 3* es un *Alexis*, y el motor, un *Ford Holbay*.

Veamos ahora lo que ocurrió en las primeras carreras de esa fórmula. En el mes de abril, el *De Sanctis Ford* de Geki consiguió dos victorias, la de la "10ª Copa del Autódromo de Monza" y la "Copa del A. C. de Bolonia". El *Wainer Ford* de Manfredini llegó, en las mismas carreras, en segundo y tercer lugar, respectivamente. En la "Copa A. C. de Bolonia", en particular, el *Lola Ford* de Adamich se interpuso entre el *De Sanctis Ford* y el *Wainer*, llegando segundo. Luego, la *Brabham Ford* ha conseguido una serie de éxitos notables, clasificándose en los tres primeros puestos en el "Gran Premio Vigorelli", con *Williams*, *Ahrens* y *Courage*; la misma situación se produjo en el "G. P. de la Lotería de Monza" (o sea, tres *Brabham* en los tres primeros puestos, conducidos por *Troberg*, *Cardwell* y *Courage*).

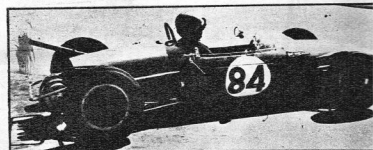
No obstante, en Montecarlo, donde se realiza una de las manifestaciones más importantes para esta fórmula, la *Brabham Ford* llegó tercera, con *Dean*, detrás del *Meryn Ford* de *Irwin* y del *Lotus Ford* vencedor, de *Revson*. En esta carrera el *Daf "Variomatic"* llegó séptimo absoluto con *Sietemaker*, dando una prueba notable de eficiencia general. Por fin, la carrera del 4 de julio, en Reims, vio la victoria del francés *Matra Ford* de *Beltoise*, después de un encarnizado duelo con el *Brabham Ford* de *Courage*, al que seguía el *Cooper Ford*, de *Fleming*. Para concluir, debemos declarar que las F. 3 inglesas se encuentran, actualmente, en un plano de superioridad con respecto a las demás. En especial, las *Brabham* parecen hallarse en una época particularmente feliz de su preparación. No obstante, la temporada está aún lejos de su fin y puede haber sorpresas. De todos modos, la F. 3 ha demostrado su validez, superando casi las prestaciones de las Junior.



El Alpine Renault, llevando al volante al "redívivo" Mairesse. El motor está derivado del RS que ha proporcionado buenas prestaciones.



El detalle de la suspensión delantera del Brabham Ford. Todo el complejo es bastante extraño y parecería articulado (por ejemplo, los muelles y amortiguadores son exteriores), si los éxitos obtenidos no hubieran demostrado hasta qué punto es válida la nueva técnica.



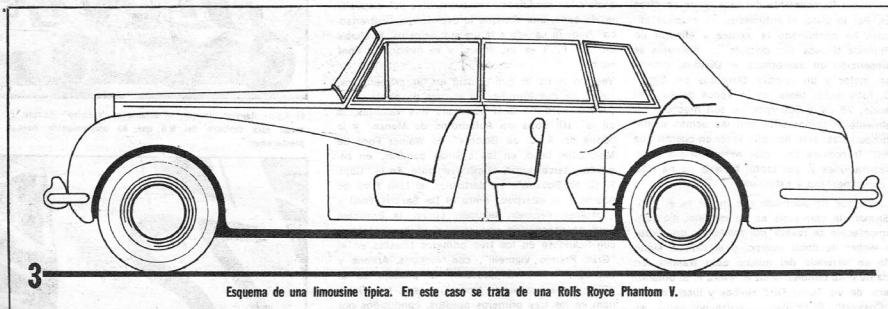
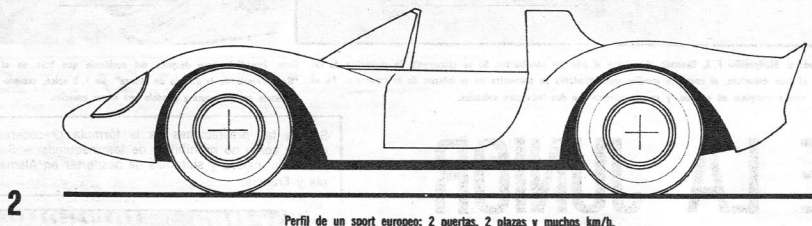
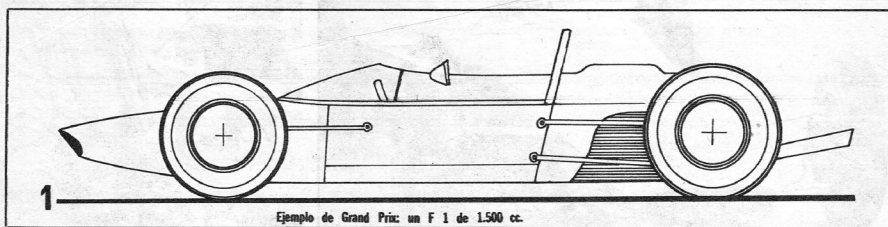
El *Daf Ford*. Mútese cómo los elementos de transmisión (de dimensiones extraordinariamente pequeñas) están completamente al descubierto, protegidos sólo contra los choques por un simple arco de metal. Se ha hecho así para estudiar el comportamiento del "Variomatic". El auto, que tiene a *Sietemaker* al volante, durante el "G. P. de Mónaco", se ha portado bien, alcanzando el 7º lugar, entre las 17 máquinas que corrían.

El Daf-Variomatic

Pero la verdadera novedad, que no vacilaremos en calificar de revolucionaria, ha venido de Holanda: la *Daf*, la casa famosa por sus pequeños autos dotados de transmisiones completamente automáticas, ha presentado un tipo de esas transmisiones, la "Variomatic", precisamente para Fórmula 3. Claro está que los órganos de la Variomatic tienen dimensiones mucho mayores que las transmisiones de serie, y pueden soportar potencias de 100 CV. En este caso, se puede decir que la producción en serie prestó su contribución a las carreras, y no lo contrario (con gran alegría de los que no creen en la utilidad de las competencias), pero los técnicos de la casa holandesa han declarado, explícitamente, que se decidieron a dar un paso de esa clase precisamente para estudiar el comportamiento de sus transmisiones en condiciones límites, sin

A. DE FERRARI

¿QUÉ



Interior del Fiat 2300 President producido por el carroznero Francis Lombardi; pueden observarse los transportes robustos.

MODELO ES ?

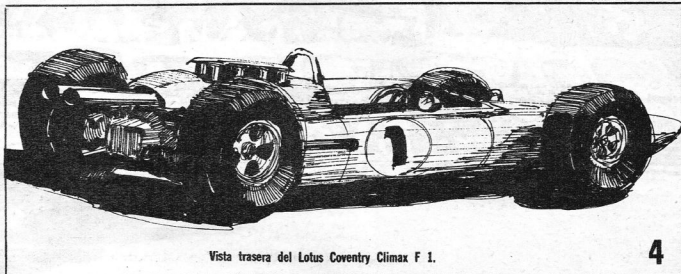
(ULTIMA NOTA)

Textos
y dibujos de
LUIS M. G. VARELA

Limousine: coche de conducción interna, cuatro puertas, con dos filas de asientos fijas y una abatible (trasportes). Seis u ocho plazas. Hoy, estos modelos son considerados, prácticamente, "fuori serie". Como ejemplo, podemos mencionar el Lancia Flaminia carrozado por Pininfarina y destinado, en 1960 a trasladar a la Reina de Inglaterra por toda Italia. También podemos hacer referencia a la pequeña serie de once ejemplares de Rolls Royce producidos después de 1950, con motor de 8 cilindros en línea. El carrocerero italiano Francis Lombardi ha presentado, recientemente, su modelo President, basado en el chasis del Fiat 2.300, con distancia entre ejes aumentada; es fabricado en pequeña escala en sus establecimientos de Vercelli (dibujo 1 y foto).

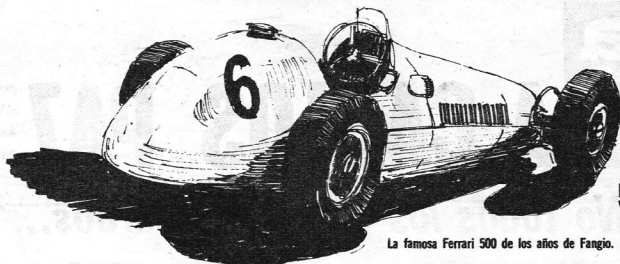
Coche sport: es un modelo deportivo de dos plazas destinado a las competiciones. Desde 1960, por disposición de la FIA, un coche de este tipo debe tener un parabrisas de 15 centímetros de alto como mínimo, y un espacio para el equipaje de determinadas dimensiones. Ejemplos: Ferrari 330/p2; Serenissima 358/v (dibujos 2, 6 y 7).

Grand Prix: monoplaça de carrera. Sus dimensiones y cilindradas varían de acuerdo con las diferentes fórmulas y categorías. Además de las categorías internacionales establecidas por los reglamentos de la FIA (F1, F2, etc.), cada país cuenta con sus respectivas interpretaciones. Así, nosotros tenemos F1 Mecánica Nacional, F2 MN y Minijunior, y en Brasil encontramos la Fórmula V (de Volkswagen), similar a la que en Estados Unidos llaman Fórmula VW (dibujos 3, 4 y 5).



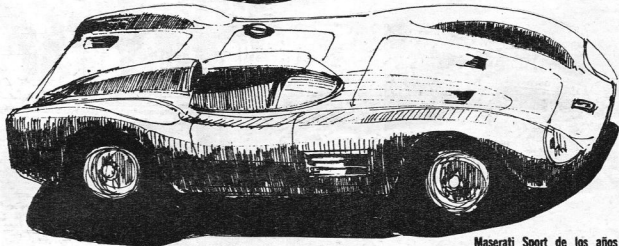
Vista trasera del Lotus Coventry Climax F 1.

4



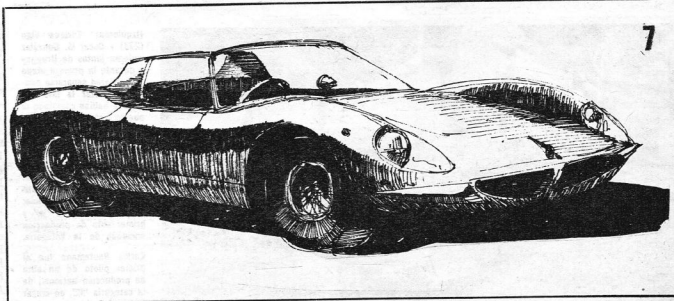
La famosa Ferrari 500 de los años de Fangio.

5



Maserati Sport de los años 1954-55.

6



7

La última creación del conde Volpi di Misurata, la Serenissima 358/v, ya presentada en AUTOMUNDO N° 19.

IX GRAN PREMIO T M 1965



1ª A CARLOS PAZ

por
Miguel
Angel
Barreu

"No todos los gatos son pardos..."



Miedo...

... ¡sí!... Y con causa. Existen sensaciones que son espontáneas e inexplicables. En nuestro caso, y en relación al Gran Premio, aquellas se generaron a lo largo de un proceso de observación.

Sentimos miedo. Lisa y llanamente: miedo. Tuvimos oportunidad de conversar con algunos de los pilotos que integraron la larga lista de debutantes. Además de verlos manejar. De ambas experiencias surgió una conclusión inevitable: no se encontraban preparados —ni anímica ni "profesionalmente"— para intervenir en un Gran Premio. Lo verificado durante el proceso del sellado y en los entreteñones del parque cerrado nos dio la pauta de la existencia de una inmadurez que podía llegar a ser peligrosa. Rogamos a San Pedro que no abriera las cataduras del cielo durante la madrugada del día 20. Al menos, esa suerte existió para muchos y, gracias al piso seco y a la buena visibilidad, los accidentes no se multiplicaron como por encanto.

Los hubo. De todos los calibres. Pero Dios fue copiloto de este Gran Premio y puso de su parte el contrapeso necesario para que lo irreparable no tuviera lugar. Los "fierros" se arreglan. Las chapas se enderezan. Los sustos se olvidan. Pero conviene recalcarlo: el Gran Premio no es lugar para debutantes. Felicitamos a la Comisión Deportiva Automovilística por la buena y sana intención que trasunta la exigencia, hace muy poco puesta en práctica,



(Izquierda) Enrique Vigo (273) y Oscar M. González visionan curvas de Uruguay y durante la primera etapa no quisieron separarse nunca. Al cruzar la línea de llegada habían cambiado el puesto entre sí: el Gordini, 11º, y el Saab, 12º. (Derecha) Rugelie Scarcella y su copiloto Carlos son "caras conocidas" en las competencias de TM. En esta primera etapa utilizó su larga experiencia: 2º en la categoría "A" y primer auto de producción nacional de la categoría.

Carlos Reutemann fue el primer piloto de un auto de producción nacional, de la categoría "C", en cruzar la línea de llegada en Carlos Paz.



Lo que sí podemos explicar...

...es la secuencia de los intentos frustrados. Había un nombre en todas las gargantas. Sobre todo, en las cordobesas Oscar Cabalén. Junto al propio se adhería el de ese auto, que era y es, en la noche de hoy todavía, "cuco" del Gran Premio: el Ford Mustang.

No faltó quien nos atenaceara con la consabida pregunta:

—¿Le gusta Cabalén como candidato al Gran Premio?

¿Candidato? Candidato, hubiéramos querido responder. Pero una sola razón nos vedaba hacerlo: Oscar Cabalén no puede olvidar quién es, y es Oscar Cabalén. Si por esta oportunidad hubiera logrado conservar un imposible incógnito y llamarse "Jacinto Mengueche", y descargar de sus espaldas la responsabilidad que siente hacia su provincia, en primer término, y hacia toda la masa de aficionados después, el popular cordobés hubiera sido la carta más firme de esta difícil prueba. Pero, ¿cómo pedirle a un hombre que deje de lado las cosas para las que vive? ¿Cómo pedirle que se transforme en una regla de cálculo? Cuando pasó por Arrefices, el promedio era excepcional: 198 km/h. Quien sabe y no tiene miedo de decir lo que sabe expresó:

—Demasiado fuerte. Le tengo miedo a la caja o al diferencial.

Fue lo segundo. Le quitó tanto tiempo repararlo que, de primero por tiempo y en la ruta, se hallaba 196º en el camino cuando superó nuestro puesto de observación, y 7º en la categoría, a hora y media de quien resultó su ganador, Marcelo Borchart. Lo de este último es un intento logrado. Queda para más adelante.

Si Córdoba gritaba por su representante, Tucumán bramaba por el suyo. Nasif Estéfano es un hombre que se hace querer. Jugó su carta. Demasiado. En la extraordinaria habilidad conductiva del tucumano hay algo que lo diferencia de otras habilidades, quizá tan dignas de encomio como la suya... pero que no tienen... "Nasif". Este algo que no pretendemos definir, que los ingleses llaman "tiger" y los italianos "angelo", tiene su pro y su contra. Esta vez fue la contra. Nos privó de la atrayente expectación que todos aguardábamos: Nasif y la Giulia contra "Lepro" y la "GTA". Escenario: la tercera y cuarta etapas. Sin que implique desmedro para los musicólogos, es como haber esperado escuchar a la Filarmónica de Londres y encontrarnos, en su reemplazo, un espectáculo que puede agradar, pero difícilmente entusiasmar.

También pagó cara su particular vehemencia Guillermo Gainza Paz. Otro intento fallido. Intento pleno, cabal, contra un adversario que ha demostrado serlo de excepción y dueño de un medio mecánico enviable: Héctor Fojo y su Saab 96. El precio fue caro. De haber tenido éxito el intento, en estos momentos todos cantaríamos loas a Willy Gainza. Las adjectivaciones hubieran llegado al pináculo. No fue así. Ni para Gainza, ni para otros. Si el precio fue alto, el premio también lo hubiera sido. El esfuerzo, compartido su criterio o no, merece nuestro respeto.



"...y Dios fue el copiloto". La excesiva vehemencia y el escaso dominio de la máquina son una peligrosa combinación. Felizmente el precio no fue elevado: un gran susto y un auto destruido.

Norberto G. Ritt logró el primer puesto en la categoría "A", con una ventaja de casi 12 minutos sobre su más inmediato perseguidor.



Héctor Gradassi proporcionó una amplia satisfacción a sus vecinos cordobeses: en la categoría "B" solo el Saab 96 del uruguayo Fojo logró superar su marca.



de examinar a todos quienes soliciten la licencia de ese organismo. La intención es buena. Los resultados lo serán a medida que las condiciones resulten más apropiadas. Llegaremos de lo bueno a lo mejor. Pero lo sensato, antes que buscar el exitismo fácil que traduce un elevado número de inscriptos, es proteger a quienes deseen practicar un deporte que todos queremos. Protegerlos contra sí mismos. Contra su inexperiencia. Contra su vehemencia. Aun contra su voluntad. Dos, tres carreras terminadas, no importa el puesto, pudieran ser un buen punto de partida. Así quizá evitaríamos, en el futuro, si no los accidentes —estamos habiendo de carreras de automóviles—, al menos aquellos inexplicables, que no tiene razón de ser y que se sucedieron con frecuencia hartos sospechosos durante el desarrollo de la primera etapa.

Esta tuvo un cierto sabor indefinible. Quizá porque la claudicación mecánica de quienes habían centrado la atención dejó en descubierto a aquellos que llevaban otro plan de carrera; quizá porque no todos los gatos son pardos y abundan los de otro pelaje; quizá porque la lógica aparentó no ser irrefutable y nos regaló el triunfo de Pepe Migliore y J. Otamendi —léase *entusiasma mecánico*— sobre la "sangre azul" del Alfa Romeo Giulia GTA del dúo "Lepro-Olmedo" —uruguayos—; quizá por una docena de razones que intuimos y aún no podemos descifrar, esta primera etapa del Gran Premio tuvo sabor indefinible.

1° A CARLOS PAZ

En el dique "Los Molinos"...

...el sol se hacía desear, y los punteros, también. Con el año llegaron los otros. Un "tono de doble árbol, Webers y doble encendido" perforó el ambiente. La Giulia se hizo visible. Las curvas más difíciles fueron negociadas con solvencia y prolijidad. No hemos dicho vehementemente. Esto llegó detrás, casi inmediatamente, en las manos de Héctor Fojo. Fueron "tonos a abejorones enfurecidos". El dos tiempos parecía andar a millones de vueltas. Pocos minutos antes, el desprejuiciado propietario del Saab 96 olvidó la rancia estirpe de su contrincante y lo apareó. Así, como suena: igualó su línea de marcha y peleó mano a mano cada centímetro. Aquí se dio aquella lógica que faltó en algunos otros aspectos de la etapa. La Giulia se apuró y se fue. Pero no mucho.

Luego vimos grandes volantes. También de los otros.

Pero habíamos de los primeros. Carlos Reuteman debería escribirse CARLOS REUTEMAN. Así, con mayúsculas. La tipografía podría ser compartida, con algunas u otras variantes, por Pedelaborde, "Don Segundo Sombra", "Larry", Miguel Angel Galluzzi, Pepe Migliore, Ernesto Santamarina, H. L. Gradassi, el IKA-IPO en pleno —conste que no somos accionistas de Kaiser— y Don Romualdo Visintini. Lo de "Don" es ex profeso. Daban ganas de gritarle: "Así se hace... caramba..."

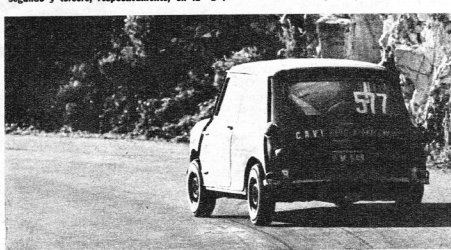
La zona de los "bien" fue relativamente amplia, y la de los apuros descontrolados que hacen perder tiempo, quizá más amplia aún. El índice de manejo que algunos veces hemos destacado en la categoría pareciera perder algunos puntos... Mientras sean nada más que puntos... no es nada. También se puede perder alguna otra cosa...

Pero Dios, lo repetimos, ha sido copiloto del Gran Premio. De todos para quienes ofició de navegante tuvo especial predilección por César Luis Gallimberti.

Lo vimos. Sucedió a escasos 20 metros de donde nos encontramos. La curva es —sin duda— la más difícil de una zona por sí muy difícil. El camino trepa hacia el espacio. Al doblar, hace la presencia del vacío. Unos doscientos metros hacia abajo, el dique. La caída, abrupta. El Fiat 1500 N° 548 se acercó, lento,



Pocos kilómetros antes de llegar a Carlos Paz, apenas cien metros separaban a Otamendi (648) de Juchet (616). Al terminar la etapa, la diferencia se había ampliado a casi dos minutos: segundo y tercero, respectivamente, en la "D".



El Austin Mini Cooper "3" 1275 de Eduardo Boschi era uno de los "candidatistas" de la "C". Sin embargo, tuvo que cederle el lugar a tres máquinas, entre las cuales se contaban dos Fiat 1500 nacionales.



El Jaguar 3,6 de Carlos Borchardt era una de las "velocidades importadas" de la prueba. Si bien ganó en su categoría, su actuación se vio un tanto desmerecida ante las performances de algunos modelos "producción nacional".

PRIMERA ETAPA

KILOMETRAJE Parcial Etapa

LOCALIDAD	Parcial Etapa	
BUENOS AIRES. Largada simultánea		
PILAR - Largada efectiva (Est. A. C. A.)	0,9	0,0
San Antonio de Arco	59,4	59,4
Capitán Sarmiento	51,1	90,5
Arrecifes	31,9	122,4
Pergamino	48,7	180,1
Colón (Est. A. C. A.)	62,6	231,7
Hughes	17,4	249,1
Venado Tuerto	62,6	311,7
Canals (Est. A. C. A.)	89,9	400,7
La Carlota	45,9	446,6
Reducción	58,0	504,6
Río Cuarto	47,7	552,3
Alicia (Gigima)	41,3	593,6
Elena	21,7	615,3
Serritorian	13,2	628,5
Los Quebrachos	24,8	653,3
Embalaje	9,9	663,3
Villa del Dique (Est. A.C.A.)	4,4	667,6
Santa Rosa de Calamuchilla	18,0	685,6
Dique Los Molinos	21,9	715,6
Aita Gracia (Plaza)	31,5	746,9
Falda del Carmen	8,3	755,2
Empalme Ruta Nac. N° 15	14,4	770,6
VILLA CARLOS PAZ. Llegada	11,3	781,9

NO SELLARON

Ochoe	PILOTO - MARCA	
16	J. J. Bazzola - N.S.U. Prinz	
28	B. E. Grossi - Isard 700	
36	M. E. Ruiz - Isard 700	
102	C. Marting - Isard 700	
156	J. A. Salazar - Isard 700	
170	J. C. Rodríguez Menéndez-N.S.U. Prinz	
174	F. Herrán - Isard 700	
210	D. Tallin - Renault 1003	
216	"Mister Davies" - Renault Gordini	
286	M. Giacchino - Renault	
503	E. Chalde - Volvo 544	
536	D. de Urquiza - Fiat 1500	
604	Severo O. Fachini - Peugeot 404	
623	C. F. Salasno - Peugeot 404	
624	A. R. Mazzoni - Peugeot 404	
704	F. Catrin - Valiant III	

NO ENTRARON AL PARQUE CERRADO

70	A. Rodríguez - N.S.U. Prinz
116	U. Valdever - N.S.U. Prinz
340	A. H. Quiroga - N.S.U. Sport Prinz
380	J. B. Sehorans - Renault Gordini 1093
492	O. Martínez Uria - Peugeot 404
626	"Pito Papini" - Peugeot 404

RECARGOS EN PARQUE CERRADO

20	E. L. Beovide - Isard 700	12m. 27s.
25	V. L. Pramori - N.S.U. Prinz	40m. 18s.
54	C. A. Vigione - N.S.U. Prinz	8m. 00s.
56	J. A. Gallimberti - Isard 700	12m. 15s.
64	M. E. Vidal Galán - Isard 700	5m. 31s.
112	N. A. Vallone - De Carlo	54m. 41s.
202	A. Giannotti - A. Unión 1000 S	4m. 47s.
267	J. A. Pérez - Hans Glas 1004S	20m. 47s.
278	O. Lini - A. Unión 1000 S	20m. 56s.
303	W. Gasparini - D.F.W.	1m. 00s.
346	J. Scamuffo - Fiat 1500	7m. 37s.
362	A. Jobad - Fiat 1500 "C"	2m. 45s.
438	C. L. Gallimberti - Fiat 1500	3m. 23s.
618	P. Gajani - Peugeot 404	48m. 00s.

NO LARGARON EN PILAR

118	Horacio E. Bormaneich
136	Jorge Horacio Ruiz
178	José Enrique Willich
458	Oscar Rodríguez
262	Alberto Jobad
514	Mario Capelli
232	Juan A. Santirini
602	José P. Casanova



Lo que se debe hacer y lo que no se debe hacer. La misma curva es negociada con prolijidad y esmero por "Don Segundo Sombra" (izquierda) y con un peligroso exceso de vehemencia por Humberto Maneglia.

por el centro del camino. Demoró el frenaje. Algunos espectadores —luego lo repetirían a todos los autos que pasaron posteriormente— le hicieron señas de aminorar la marcha. Era casi tarde. Un segundo después lo fue. Trabadas las ruedas por los frenos, la dirección insistió el camino que el auto se resistió a seguir. Dos pilares de contención cayeron frente al impacto. El auto se proyectó en el aire. A escasos metros del nivel del dique confirmamos aquello de *ayudate y Dios te ayudará*. La jaula antivuulco había resistido magníficamente los innumerables tumbos. Galimberti y su navegante, aunque invisible, llevaban un copiloto.

Los últimos acordes de la Obertura...

...se dejaron oír cuando la tarde caía en Carlos Paz. El viernes leeremos el prólogo, porque el argumento que da sustancia a la obra y condiciona el epílogo recién mostrará sus personajes, presuntamente definitivos, a la largada en Catamarca.

Entre ésta y aquella, una etapa "matamoteros". Con "diversissements" a cargo del cruce de Copina. El filtro normal de la primera etapa ha sido, en parte, benévolo. Los que quedan, con algunas excepciones, están sanos. Adelante.

MIGLIORE EL MEJOR

Bs. AIRES } Kms 781,900
CARLOS PAZ }
5 hs 18' 15"
Promedio 147,412



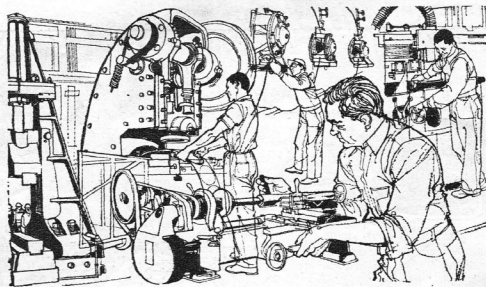
ABANDONOS

20. E. L. Beovide: 22. V. L. Pramori: 34. A. A. Nazar: 44. J. C. Grippo: 46. L. A. Samperoni: 54. J. A. Galimberti: 54. M. E. J. Vidal Gaión: 74. "Espartaco": 82. E. M. Busi: 90. "Sporting": 102. R. A. Mariani: 112. N. A. Vallone: 118. L. E. Lausi: 128. A. R. Glavine: 138. "Ernesto": 140. C. Rodi: 142. A. Miguel: 150. L. M. Rodríguez: 157. O. Chini: 158. J. López: 164. V. E. Pomar: 186. D. Pástor Estévez: 187. J. C. Corbeira: 186. J. E. Calduch: 188. R. J. Martínez Suárez: 215. J. P. García: 234. A. O. Giordano: 238. F. C. Cordiglia Lavalle: 248. Pedro D. Fusari: 252. T. Riva: 264. J. M. Pereyra: 268. J. M. Manavella: 270. D. A. García: 271. H. O. Gastien: 272. M. Láinez: 278. Orlando R. Luzzi: 282. E. Zapata: 286. B. Tonaglia: 293. C. Gaiusa Paz: 303. W. Gasparini: 316. J. Abumada: 401. D. E. Bellmore: 402. "Olivos Eacer": 404. E. M. Leonda: 408. P. M. Parra: 414. R. M. Mendel: 416. E. Rodríguez Casado: 421. N. Stefano: 422. H. D. Albertini: 434. C. Aras: 436. G. Colucci (Ch.): 438. J. A. Azinari: 438. J. Scamuffo: 440. "Dino Fernández": 444. B. Iannuzzi: 456. C. B. Doria Guise: 472. H. R. Zubrit: 472. L. Maresio: 478. M. P. F. Andra: 482. A. J. Mazza: 504. R. Mieres: 506. "Borghella-Conti": 510. "Fueguinos": 537. "Martín Píero": 544. J. P. E. Concaro: 548. C. L. Galimberti: 552. B. Iribarne: 552. O. E. Bassi: 564. "Rodolfo Dante": 568. "Higanti-Russo": 572. F. A. Arana: 580. O. A. Pascual: 588. V. A. Rizzi: 606. N. Nayer: 612. O. J. Scilliani: 614. H. M. Pupini: 618. O. P. Gajani: 640. "Devil-Branca": 702. Pedro Saucha: 703. R. Calda: 710. J. A. Zavaleta.

LLEGARON FUERA DE TERMINO (Artículo 25°)

48. "Illa-Alvarez": 260. J. S. Molard: 314. D. Bonamic: 320. "Aritz-Nami": 370. A. Reyes: 578. R. Belluti: 580. R. E. Cozzani.

EL ESFUERZO INDUSTRIAL ES IMPULSADO CON MAS ENERGIA!



SEÑOR INDUSTRIAL:

Los planes de expansión y las importantes realizaciones llevadas a cabo por SEGBA, en materia de centrales y redes de transmisión y distribución, permitieron levantar las restricciones al uso de la energía eléctrica. Actualmente se puede trabajar a cualquier hora y todos los días.

Consúltenos sobre condiciones generales y tarifas.

Edificio Volta, Avda. Pte. R. S. Peña 812.
T. E. 45-0151

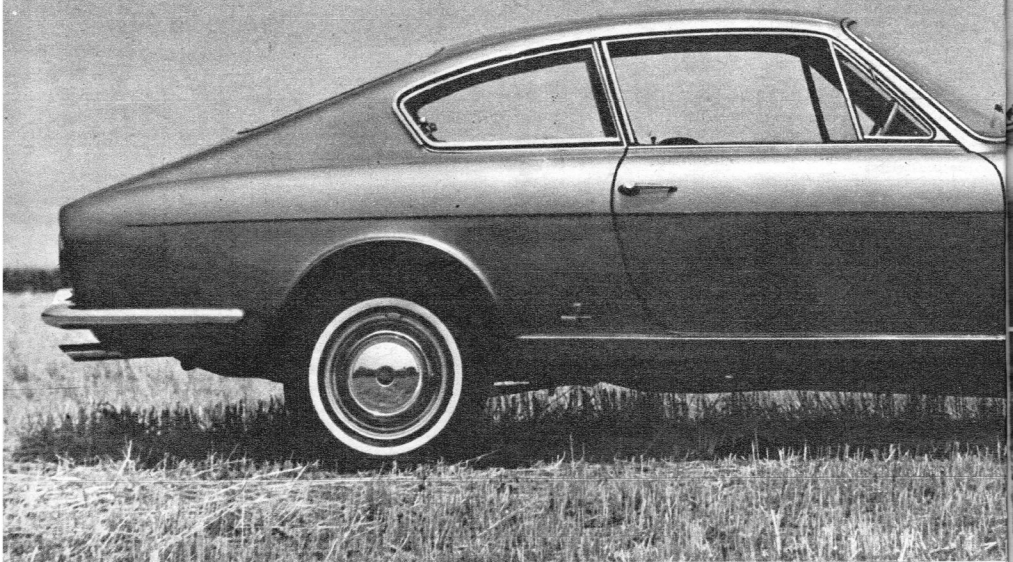
UNA EMPRESA DE LOS ARGENTINOS
EN PERMANENTE EXPANSION



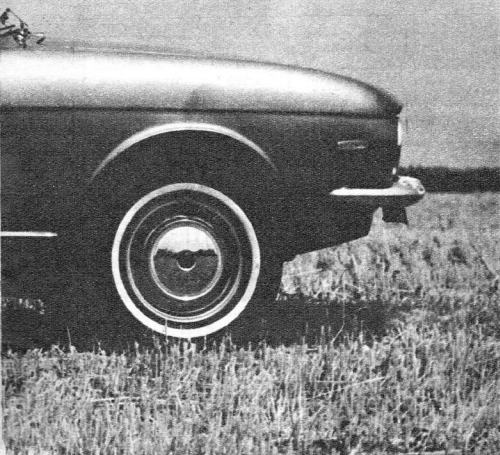
SERVICIOS ELECTRICOS DEL GRAN BUENOS AIRES S.A.

HABLAN LOS CARROCEROS:

HE AQUÍ "MI" CUPE



"1300 S"



La línea aerodinámica del cupé Fiat "1300 S". No obstante la categoría del auto, el precio se ha limitado a 1.780.000 liras.

El cupé Fiat "1300 S" en la carretera: excepcional estabilidad.

Aunque todos los autos tienen su propia historia, la de nuestro cupé Fiat "1300 S" no se diferencia, sustancialmente, de la de otros muchos modelos diseñados y producidos por Carrocería Vignale. En efecto, todos nuestros autos responden a una temática precisa. Respetando siempre los cánones fundamentales de un planteamiento estilístico particular, los coches deben tener los requisitos esenciales para ser construidos en serie. La cantidad no tiene importancia: los problemas que hay que resolver son siempre los mismos.

Por otra parte, la moderna estructura industrial de la carrocería italiana no deja alternativa. Así, todo automóvil nace de una serie de circunstancias y también de compromisos y vínculos (el más estrecho de todos, la existencia de un chasis inmutable), de una visión realista del mercado y del momento económico y, por tanto, de la necesidad, deliberada, de contener los costos de producción para que eso se refleje, de un modo positivo,



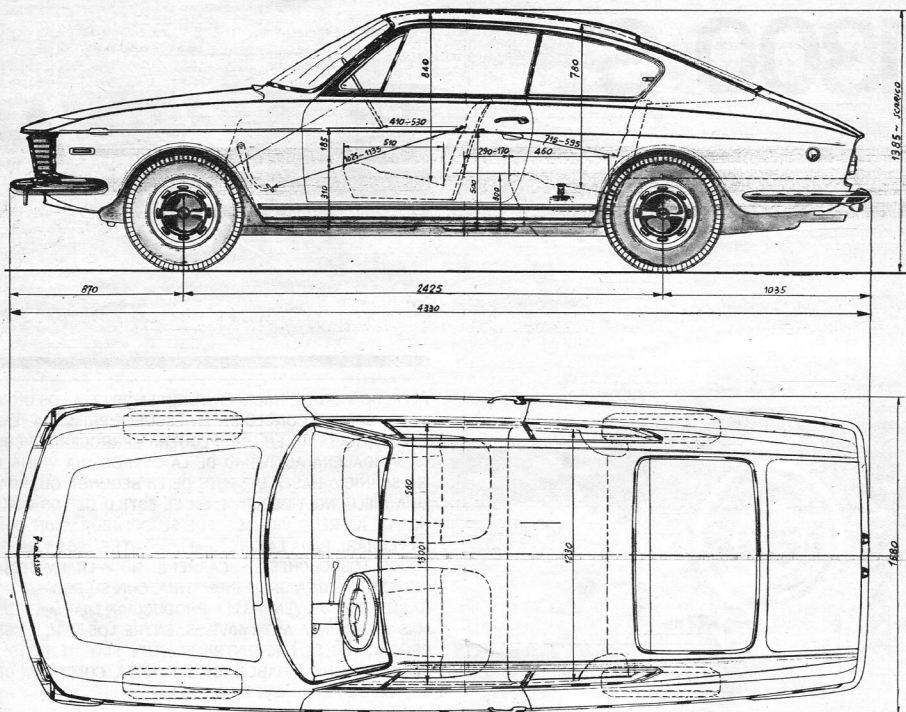
ALFREDO VIGNALE NACIÓ EN TURIN EN 1913. A LOS ONCE AÑOS, APENAS CONCLUIDA LA ESCUELA PRIMARIA, EMPEZO A TRABAJAR EN UNA PEQUEÑA CARROCERÍA. PERO LA VERDADERA ACTIVIDAD DE LA CARROCERÍA VIGNALE NO SE INICIÓ HASTA DESPUÉS DE LA SEGUNDA GUERRA. UNA INFLUENCIA DECISIVA, EN EL ESTILO DE LOS DISEÑOS DE ALFREDO VIGNALE, FUE SU COLABORACIÓN CON LA FERRARI, PARA LA QUE REALIZÓ, ENTRE 1951 Y 1953, TODOS LOS COCHES DE CARRERA. HOY, LA EMPRESA CONSTITUYE UNA GRAN INDUSTRIA, CON SU PROPIA ORGANIZACIÓN DE VENTAS. LA PRODUCCIÓN DIARIA ES DE MAS DE TREINTA AUTOMÓVILES. ENTRE LOS VEHÍCULOS PRODUCIDOS SE ENCUENTRA EL CUPÉ FIAT "1300 S", DEL QUE VIGNALE HABLA, EN ESTA NOTA, COMO UNA DE SUS CREACIONES MÁS INTERESANTES.

en el precio de venta del vehículo. Los tiempos han cambiado; la época del automóvil construido a la orden, ejemplar único para un cliente rico y exigente ha pasado ya. Hoy, aparte de las consideraciones de orden estético —excluyendo los modelos experimentales que siguen siendo la base de nuestra actividad, en función de la investigación y de la evolución, y en cuya ejecución no se pueden ahorrar ni costos ni sacrificios—, la labor del carrocerero debe ser juzgada de un modo muy realista. O sea: "Dime cuánto te ha costado producir ese auto y te diré hasta qué punto eres hábil".

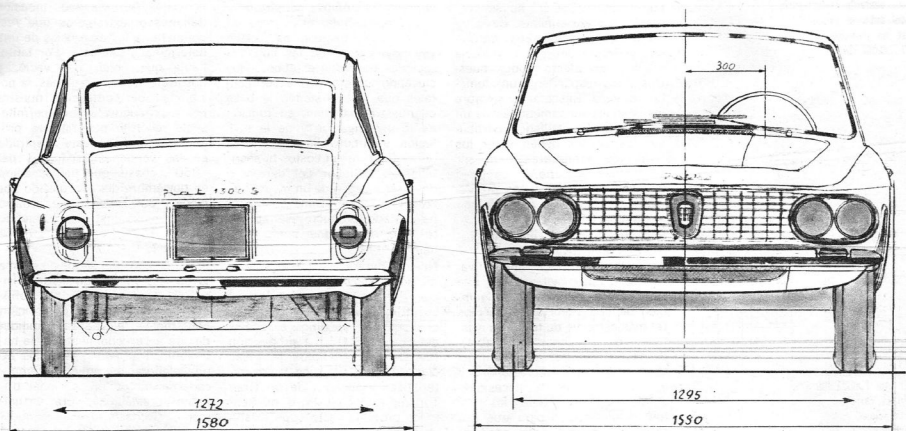
Nuestro cupé Fiat "1300 S" está de acuerdo con las dos exigencias fundamentales: estética y construcción. Es fácil comprender por qué elegimos el chasis del Fiat "1300". La producción fue, siempre, de autos de líneas deportivas, que poseen las características esenciales de un Gran Turismo funcional. En el momento de proyectar este cupé existía un vacío en el mercado italiano.

Entre las cilindradas comprendidas entre los 1.200 y los 1.500 cc, no había, en realidad, modelos italianos ni extranjeros que respondieran a las exigencias de una determinada clientela. Por tanto, había que llenar ese vacío, y nosotros teníamos, además, la posibilidad de completar nuestra gama productiva. Pero, permítaseme recordar que nuestra producción de base está inspirada en las versiones especiales del "850", chasis que fue sucedido en noviembre del año pasado por el del "600", del que en cuatro años hemos construido y vendido más de 14.000 ejemplares (cupé y spider).

A estas consideraciones se unía la convicción de que el dúctilísimo chasis del Fiat "1300" ofrecía, por su singular disposición constructiva, elevadas posibilidades de aprovechamiento de la habitabilidad y podía, después de una elaboración no muy complicada del motor, proporcionar brillantes prestaciones. Era, virtualmente, el chasis ideal para nuestros propósitos, o sea, el obtener



Los diseños en perspectiva de la cuota de habitabilidad del Fiat "1.300 S" cupé de Vignale.



un cupé dos más dos, cómodo, funcional y deportivo en su línea y en las disposiciones de su manejo.

Siempre he sostenido que el cupé deportivo de forma clásica es el auto más idóneo para el usuario que tiene pasión por conducir y que a ese diseño refinado une su adaptabilidad para las exigencias del trabajo y del transporte. Por tanto, se le podía llamar un auto "personalizado" con prestaciones más elevadas pero de uso similar a la de los coches de serie.

El cupé "1.300 S", precisamente porque fue realizado sobre un chasis plástico, no ha creado problemas específicos; nuestra única preocupación fue desarrollar el tema que nos habíamos fijado, del mejor modo posible. Quiero poner en claro que la línea de este auto no deriva de ninguno de nuestros modelos precedentes, aunque sí es el resultado de un estudio bien meditado. Con el fin de obtener las prestaciones previstas (una velocidad máxima que oscila entre los 165-170 km/h, con la ayuda de una simple elaboración del motor, realizada por el constructor romano Giannini) era fundamental dotar a la carrocería de una forma que le permitiera tener una penetración casi ideal: frontal muy bajo y esbelto, parabrisas inclinado con un ángulo que no opusiese excesiva resistencia y se uniera casi perfectamente con los costados y el techo, sin "ruptura" del perfil, porque esas rupturas, como se sabe, son fuentes de resistencia pasiva. Por tanto, toda la línea del auto se ha vinculado estrechamente a ese planteamiento estilístico, fácil de identificar en la unión del techo con la cola trunca; en efecto, partes integrantes del techo son la ventanilla y la tapa del baúl. Además, siempre para mantener inalterable la línea compacta trasversal del auto y para conseguir que el habitáculo fuera más espacioso, hemos adoptado los cristales curvos en todos los costados. Las pruebas en carretera han confirmado, sucesivamente, que la línea obtenida respondía a los cánones de la aerodinámica.

He notado con placer que nuestros clientes, y los que han podido probar el auto encontraron que el habitáculo de nuestro cupé posela las mismas condiciones ambientales de la berlina de serie, a las que se unían un elevado confort. En realidad, al proyectarlo, la funcionalidad y el con-

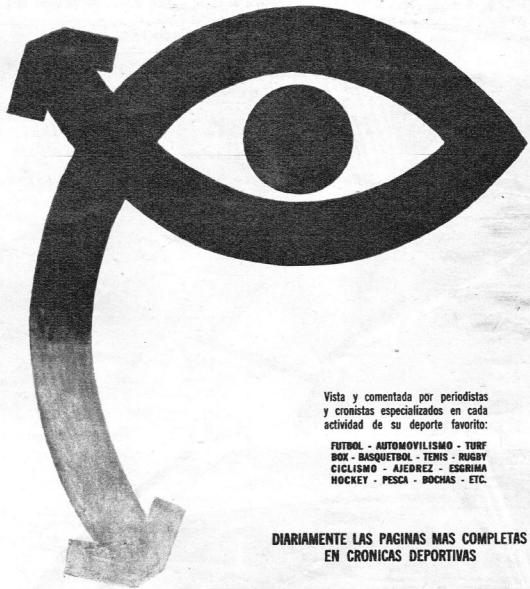
fort fueron el centro de nuestras atenciones; y, precisamente, porque eran elementos primarios del tema, lo mismo que la forma de la carrocería. Por eso, a pesar de que tiene las características de un cupé dos más dos, el auto tiene espacio para acomodar sin dificultades cuatro pasajeros; lo que significa que las dos plazas posteriores con un asiento único son perfectamente aprovechables. Además, los asientos están con-

feccionados con gomapluma y revestidos de cuero con la parte central perforada con el fin de facilitar la ventilación.

No se ha pasado nada por alto en ese sentido: los levantavidrios eléctricos, la apertura de las ventanillas delanteras mediante un ágil dispositivo rotatorio, las ventanillas posteriores con ventiletes para una ventilación más cómo-

da, como complemento del óptimo sistema de acondicionamiento de aire existente bajo el chasis, la tapa del tanque de combustible telecomandada desde el interior del auto por medio de una palanca colocada cerca del asiento del conductor. Además, en el interior, colocado en el lado posterior del costado del volante, está la palanca para la apertura del baúl posterior, de gran capacidad. No hemos olvidado tampoco los

AMPLIA INFORMACION DEPORTIVA



Vista y comentada por periodistas y cronistas especializados en cada actividad de su deporte favorito:

FUTBOL - AUTOMOVILISMO - TURF BOX - BASQUETBOL - TENIS - RUGBY CICLISMO - AJEDREZ - ESCRIMA HOCKEY - PESCA - BOCHAS - ETC.

DIARIAMENTE LAS PAGINAS MAS COMPLETAS
EN CRONICAS DEPORTIVAS

LOS PRINCIPIOS

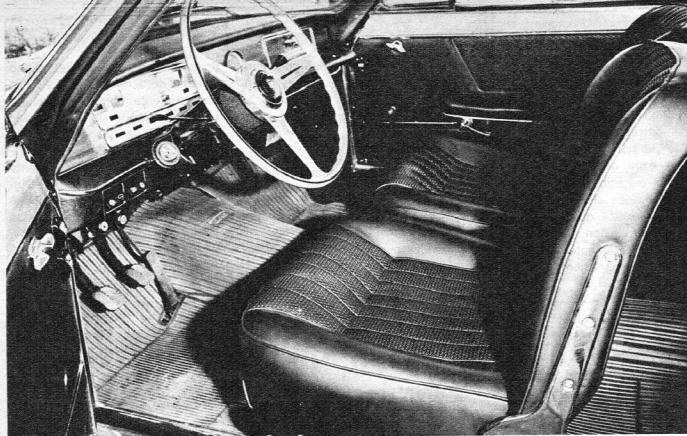
DIARIO DE LA MAÑANA DECANO DE LA PRENSA DE CORDOBA

71 Años informando con austeridad periodística

Administración en Córdoba:
9 de Julio 241 - T. E. 9248 - 24153



Sucursal en Buenos Aires
8m6, Mitre 722 - T. E. 30-3574



Detalles del interior: los asientos son semienvolventes con respaldos regulables revestidos de cuero; la parte central está perforada para facilitar la ventilación.



Fiat "1300 S" cupé: el asiento único posterior.



Los ventiles laterales posteriores: la palanca en su fase de apertura.

elementos esenciales de la seguridad. Antes que nada le hemos dado al casco una sólida estructura que tiene un elemento fundamental en la línea misma. En efecto, el diseño de los costados ha contribuido a crear una distribución homogénea de las resistencias técnicas: flexiones y torsiones del grupo casco-chasis y, por tanto del choque. Además de revestir adecuadamente la parte superior de las luces laterales, del parabrisas y de la ventanilla posterior, hemos tratado de evitar protuberancias, con la eliminación de las manijas y otros elementos que habrían podido dañar a los pasajeros. Otra preocupación fue la de garantizar el cierre perfecto de las portezuelas. Se sabe que, en caso de choque una de las consecuencias inmediatas es la apertura de las portezuelas. Nuestro cupé está dotado de cerraduras especiales de seguridad autocentradas y de vínculo tridimensional. Otro elemento que no hay que olvidar en el marco de este importante problema es el de los paragolpes posteriores cuya curva ha sido prolongada llegando casi al paso de las ruedas posteriores, para proteger las partes laterales del auto.

Queda por describir la forma típicamente deportiva de nuestro cupé "1300 S", con sus líneas que no dan lugar a dudas, y con todos los elementos complementarios que van desde el tablero de referencias con su instrumentación completa, al volante de madera Nardi, y los asientos semienvolventes de derivación anatómica.

La acogida que el público le reservó al auto, cuando fue presentado por primera vez en el Salón de Turín de noviembre pasado, los aplausos de la prensa técnica y de información y el elevado índice de pedidos cumplidos todos a satisfacción de los clientes, me han hecho pensar que los Vignale hemos realizado un buen trabajo con este coche. Y eso era lo que más nos interesaba a mí, y a mis apreciados colaboradores.

UN MEREcido CASTIGO

Tal como lo comentamos en la nota publicada en AUTOMUNDO N° 27, pág. 33, la última edición de las "Seis Horas Shell" disputadas en el Autódromo del Pinar, Uruguay, el lunes 20 de setiembre, se caracterizó por la alteración de las fechas de programación y por la ingenuidad demostrada por las autoridades deportivas para hacer conocer sus decisiones a los participantes. Este hecho, que causó la deserción del equipo oficial IKA, ha sido severamente sancionado por la Comisión Deportiva del Automóvil Club del Uruguay con la invalidación de la competencia.

El texto de la comunicación de dicha comisión a los dirigentes de la Asociación Uruguaya de Volantes, es el siguiente:

"28 de setiembre de 1965.
"Sr. Presidente en Ejercicio de la Asociación Uruguaya de Volantes, Don Carlos Pérez Marexiano. Presente.

"De mi consideración:

"Las infracciones cometidas en relación con la competencia «6 Horas Shell 1965» a los artículos 60, 131 y 132 del Código Deportivo Internacional, así como la infracción del artículo 1° del Reglamento General para los Campeonatos Nacionales de Automovilismo, confesados por esa Asociación, constituyen en su conjunto infracciones de una gravedad tal, que cualquier Automóvil Club del mundo hubiera sancionado con la suspensión de esa Asociación en el orden nacional e internacional por el término de un año.



"Sin embargo, la Comisión Deportiva con espíritu constructivo ha resuelto por mayoría:

"a) Amonestar severamente a la Asociación Uruguaya de Volantes por la trasgresión de estos artículos, aclarándose que:

"1) Si bien no se le suspende en esta oportunidad es porque entiende que se perjudica al deporte en la persona del conductor que se ve privado de Autódromo en la Capital donde poder competir.

"2) Porque desea darle la oportunidad para que esa Asociación con-

tinúe cumpliendo con su misión específica: hacer carreras por el bien de nuestro deporte.

"3) Se advierte que la reincidencia en faltas como las cometidas, así como otras de carácter leve, podrán traer aparejadas para esa Institución penalidades para no necesariamente serán acordes con la naturaleza de la infracción cometida, es decir, que no necesariamente como en este caso donde frente a una falta gravísima se ha aplicado una penalidad leve, podrá ocurrir que frente

a una falta leve se aplique una penalidad de carácter grave.

"b) De acuerdo con el artículo 59 del Código Deportivo Internacional se declara nula y sin valor la competencia denominada «6 Horas Shell 1965». "Esperando que esa Asociación retorne a la senda de corrección por la que siempre se condujo, lo saludo muy atte."

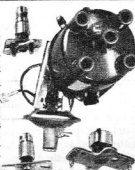
Ricardo F. Barrandeguy
Presidente

Federico West
Secretario Honorario

frene... mire... compre!

ALFONSO VEGA

Con taller en Avda. Santa Fe 4828, Tel. 772-0606, presenta sus LEVAS ESPECIALES de distribuidores para preparar motores FIAT 1500, 750, 500, ISARO 1204, PEUGEOT 403 - 404, VALIANT I, II, III, CHEVROLET 400 y otros. Aumentando considerablemente potencia y velocidad, permitiendo aplicarlas en motores estándar, turismo mejorada y otras competencias. Próximamente en su nuevo y moderno local, Teodoro García 1218 - 82 (casi esq. Ceibido al 800).



Auto Radio **MOTORVOX**, ofrece su modelo "SPECIAL" con notables adelantos técnicos, entre los cuales se cuenta, la eliminación de ruidos parásitos provenientes de la ignición, sin necesidad de supresores adicionales.



DIALTECNIA S.C.
Tel. 1433/37,
Vías 21-6874 y 21-2832, Cap. Fed.

REPUESTOS Y ACCESORIOS DE GOMA

CUBRE ALFOMBRAS

PLASTIFICADAS Y EN GOMA
RAMBLER - CHEVROLET - FIAT
VALIANT - FALCON - PEUGEOT
Av. COBO 1068 - T. E. 92-7335 - Buenos Aires

ROUTE 66

ALFOMBRAS, BULES, CORREAS, MANCHONES, BURLETES, SOPORTES, ETC. UN MUNDO DE GOMA VISITENOS. SU MOLESTIA PAGAMOS NOSOTROS OFRECIENDO MEJOR PRECIO Y MÁS CALIDAD.



PEUGEOT CITROËN

COTO Hnos. y DEL PRADO S.A.C.I.F.A. Concesionaria Oficial PEUGEOT y CITROËN ofrece a los propietarios de estas marcas un SERVICIO MECÁNICO ESPECIALIZADO como también alineación y balanceo de ruedas, además contamos con la LINEA COMPLETA DE REPUESTOS. Av. Francisco Beiro 4764/68 - Tel. 90-3502 - Bs. As.

La firma MAURICIO VITIS y Cia. S.R.L. presenta su línea de ASIENTOS especiales, desde los GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en MAURICIO VITIS y Cia. S.R.L., Dr. Adolfo Dittman 1375/79 (antes San Blas), alt. Av. San Martín 2700 Teléfono 99-0626, Buenos Aires. Solicite Folleto Gratis.



DINA ROTOR, primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo. Rivadavia 1218 - 83-4055 Ciudadela (a 4 cuadras Gral. Paz). Remanera confecta, en hilado peruano de diseños exclusivos, en vistosos colores y bordados con escudos automovilísticos deportivos \$ 2.500.-. Guantes para manejar de medio dedo y enteros. Mocasines especiales "Grand Prix" para pilotos de carrera y muy cómodos para viajes largos. Cascos. Buscavuelas importados de largo alcance. Bobinas de encendido de competición marca BOSCH. Protectores contra ruido para parabrisas, faros y buscavuelas. Volantes SPORT. Instrumental universal completo para tablero. Tableros especiales. Cuantrevoluciones. Frenos a disco para todo tipo de coche. Especiales de doble circuito para T.C. marca "ROUSSEN". Pastillas de fricción para todo tipo de auto importado y nacional.



DINOS S. R. L.

GRANDES TALLERES CON MECÁNICA ALTAMENTE ESPECIALIZADA EN NSU PRINZ E ISARD. CHAPA - PINTURA - CERRAJERÍA - ELECTRICIDAD
El stock más completo en plaza de Repuestos y Accesorios NSU PRINZ Importados y Nacionales (envíos al interior).
COMPRA, VENTA y CONSIGNACIONES de AUTOMÓVILES con FINANCIACIÓN PROPIA.
ALSIÑA 2114/58 - T.E. 47-4026 - Capital Federal.



IX GRAN PREMIO TM 1965



2ª

A SAN JUAN "Mustang por varios cuerpos"

LLUVIA, BARRO Y VACILACIONES • PINCELADAS DE PARQUE CERRADO • LOS MUERTOS QUE VOS MATAIS
GOZAN DE BUENA SALUD • UNA COSA ES CANTAR SOLO Y OTRA COSA, CON GUITARRA • EL TRAMO "MATA-
CONFIANZA" Y EL TRAMO "MATAMOTORES" • REPLANTEO DE TÁCTICAS EN SAN JUAN • HACIA LA MONTAÑA

En Villa Carlos Paz llovían zapos y culebras. Los nubarrones negros formaban una corona sobre las Sierras Grandes. Feo, muy feo. La intención de recorrer la primera parte de la ruta, que era general en el ambiente, se fue diluyendo, a la espera de una pausa en la tormenta, que no llegó nunca. El agua paró cuando la noche se acercaba, y las cataratas del cielo volvieron a abrirse en la madrugada del viernes. Mientras tanto, quisimos poner nuestro granito de arena y marcar las curvas más difíciles del tramo, con la tuerca roja de AUTOMUNDO. En la tarde del jueves trepamos hasta El Cóndor, situado en plena Pampa de Achala. La lluvia y el barro hacían que la trepada, al combinarse con la necesidad de embocar los puentes y permanecer en el camino, no fuera sencilla. Pero nadie piensa que la Gran Carrera sea fácil, y no han de ser las dificultades las que hagan retrocer a lo que bien puede definirse como espíritu de Gran Premio. Este es, en definitiva —salvo contadas excepciones—, el que prevalece a lo largo de miles de kilómetros y cientos de vicisitudes.

La cara de la segunda etapa...

...no es un ejercicio para los niños cantores de Viena. Es un buen anticipo de lo que ha de venir. Quizá, para ser más real el enfoque, podríamos catalogarla de segundo filtro de la carrera, donde, para pasarlo, hace falta que prevalezca la cabeza sobre el corazón; la prudencia, sobre el coraje. Superada la trepada de Copina, la Pampa de

Achala se presenta tentadora. Es traicionera. Una salida de camino significa —por obra y gracia del tipo de terreno— la salida de la carrera. Casi con seguridad.

La bajada rumbo a Mina Clavero, como todas las bajadas, es más peligrosa. Luego de unas rectas de ripio comienza un saltarino vaivén en pavimento, que pone a prueba habilidad, suspensión y frenos.

Luego llega el descanso para el piloto y la tragedia de los motores. Ripio ancho, parejo, y una recta, que aparenta ser interminable, enlaza el camino que nos lleva a San Luis. Allí el terreno presenta su segunda asechanza. El tipo de piso se mantiene similar, pero, las sorpresas se encuentran a la vuelta de cada esquina. Y las neutralizaciones de la ciudad puntana comienza...

...el camino de las bielas.

La cinta de pavimento se pierde a la distancia. Algún que otro "curvón veloce" no quita ni agrega nada al panorama. La velocidad es la que manda, y la resistencia mecánica, la que determina, en función a la exigencia, la cantidad de autos que llegarán a remolque a la ciudad de San Juan.

La medida está en la prudencia y en el esfuerzo previo. La consecuencia es un motor destrozado y el abandono seguro. No están exentos de la posibilidad, ni los más capaces, ni los más medidos. Alberto Gómez, hombre de primera línea en mecánica especializada y acertadamente reconocido como dueño de la medida, pagó tributo, en el motor de su Peugeot 404, a la interminable

y velocísima recta que une San Luis con San Juan. Fue uno de los tantos que quedaron a la vera, en el camino de las bielas.

Mientras tanto, en Carlos Paz...

...el "show" del parque cerrado daba que hablar a todos. Los autos de carrera salían a la carrera, precedidos por un auxilio en función de abrecaminos, y en búsqueda de extraer de los 20 minutos de plazo, que otorga el reglamento, el máximo provecho posible. Una verdadera exposición de bocinas de todo tipo tuvo lugar en la Villa. Primaban las "del sorpasso" y aquellas atronadoras, con las que los ómnibus semirruteros de nuestro Gran Buenos Aires pretenden ensordecernos; no vale lo de amilargarnos, porque eso lo hacen en función a pagarpales y carrocerías.

La ley de la selva

La ley del apuro regía a los competidores. Los relojes marcan inexorablemente los minutos, y es en lo único en que, por cada uno, nos dan tres. Comprensible la urgencia para quienes están en el metier. Para aquella señora que vimos vivir aterrizada el día de descanso, no. No nos comprende. Lo peor es que nos lo dijo. Y cómo...!!! No podían faltar las cosas insólitas. En un Gran Premio, están siempre presentes. Desde quien propuso cargar al meritorio piloto del... bueno... auto N° 165, el B.M.W. Isotta 300, juntamente con Domingo Mario Corzo y acompañante, a bordo de un veloz F 100, bien tapaditos con una lona a la salida de San Luis, y descargarlos kilómetros antes de San Juan, acompañando a jueces y partes con un lindo promedio de 130 km/h para arriba, hasta aquel que, muy orondo, decidió cambiar, no alguna piqueta suelta que hubiera caído en desgracia, sino el motor íntegro de su De Carlo...



por
Miguel
Ángel
Barrau

Claro que la ingenuidad tiene sus límites, y los perros, su bozal. Este no ladra más, por disposición de las autoridades de la prueba: *desalfilicatio in eternum*.

Las "cosas de la mecánica" también estuvieron presentes. Al auto de Humberto Evangelista, motor prolijamente armado para el Gran Premio, se le salió... el tapón del cigüeñal. Volvió a su lugar a martillazos. Sigue puesto. El auto de Paco Mayorga está superíntegro y más veloz que varios de sus congéneres, que aún se encuentran en carrera. Tragedias de un cañito. El uruguayo Fojo, sensación hasta su abandono, sufrió toda clase de peripecias por culpa de la claudicación del avance centrífugo del distribuidor. En un Fiat 1500 vimos una tapa de cilindros que parecía picada de viruela. Luego de cortar una válvula, el trozo que quedó en libertad se pasó limpiamente por los conductos de admisión, de un cilindro a otro...

Nasif Estéfano —síntesis tucumana de la amargura— nos dijo: —"No hay derecho. Cuando he andado a lo loco, indiano, no me ha pasado nada. Esta vez se me rompió lo que no se rompe nunca y lo aseguro, venía corriendo el Gran Premio y no la primera etapa. ¿Qué fue? El eje que comanda la bomba de aceite y el distribuidor."

Los equipos andaban por las suyas. Los unos aquí y los otros allá. Caras tristes, caras largas, caras alegres y caras imposibles. Estas últimas, por supuesto, pertenecían al equipo de Industrias Kaiser. Ello sin perjuicio de que adivináramos una chispa de confianza bajo las cejas más famosas del deporte automotor argentino. Don Horacio sabe lo que hace, sabe medir las fuerzas de los contrincantes y conoce bien las suyas. Sus autos salieron y regresaron a parque cerrado sin estridencias. Los 20 minutos, en su caso, fueron más que suficientes.

(Pasa a a pág. 25)



Borchardt y su Jaguar 3.8 mantienen su primer puesto en la clasificación general progresiva, pero éste se ve amenazado por la brillante actuación de Cabalén, que al ganar la 2ª etapa redujo en 30" la diferencia.



En la segunda etapa, correspondió a Santamarina el honor de ganar para los "404" el primer puesto en la clasificación general no oficial, frente a máquinas más potentes y de más moderno diseño.



Los esfuerzos de Horacio Stevens se vieron premiados con los dos primeros puestos de la "B", que quedaron en manos de Perkins (310) y de González (284), integrantes del equipo oficial IKA.



RESULTADOS DE LA PRIMERA ETAPA

PILAR - CARLOS PAZ: 781,9 km

CATEGORIA "A"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr/km/h
1°	179 N. Roth - N.S.U. SP	6h 24' 11"	122,113
2°	12 R. Scaramella - De Carlo	6h 36' 21"	118,290
3°	120 "Pécora" - De Carlo	6h 40' 37"	117,100
4°	130 P. Del Federico - De Carlo	6h 40' 38"	117,090
5°	96 L. Del Zotto - De Carlo	6h 44'	116,120
6°	32 "Votri-Bellini" - De Carlo	6h 45'	115,610
7°	114 R. Elliot - De Carlo	6h 54' 43"	113,120
8°	168 "Perry Mason" - De Carlo	6h 56' 2"	112,760
9°	104 A. O'Connor - De Carlo	6h 59' 46"	111,760
10°	18 A. Petrabissi - Isard 700	7h 0'	110,907
11°	52 "Cardo" - De Carlo	7h 3' 48"	
12°	6 C. Ferrea - De Carlo	7h 5' 30"	
13°	140 O. Divano - N.S.U. SP	7h 5' 46"	
14°	66 H. Estebáñez - De Carlo	7h 15' 14"	
15°	144 J. Darder - De Carlo	7h 16' 26"	
16°	92 R. Henestrosa - De Carlo	7h 17' 51"	
17°	122 J. Fossati - Isard 700	7h 17' 42"	
18°	62 J. Sampaio - De Carlo	7h 18' 14"	
19°	129 J. Ratto - N.S.U. SP	7h 18' 22"	
20°	72 H. Fossati - N.S.U. Prinz	7h 29' 4"	
21°	107 J. Moisés - Isard 700	7h 29' 34"	
22°	40 Siro - Isard 700	7h 36' 28"	
23°	42 F. Vázquez - De Carlo	7h 36' 40"	
24°	1 R. Verbiak - N.S.U. SP	7h 37' 4"	
25°	24 J. González - De Carlo	7h 38' 6"	
26°	109 L. Pasetti - N.S.U. SP	7h 38' 50"	
27°	148 D. Garau - De Carlo	7h 38' 50"	
28°	123 P. Fanelli - N.S.U. SP	7h 41' 32"	
29°	160 E. López - De Carlo	7h 44' 19"	
30°	108 F. Núñez - Isard 700	7h 47' 55"	
31°	30 M. Barbagallo - Isard 700	7h 49' 54"	
32°	146 "Botafogo" - Isard 700	7h 50' 7"	
33°	68 Victoriano - N.S.U. Prinz	7h 51' 32"	
34°	162 J. Coppola - De Carlo	7h 51' 32"	
35°	8 D. Marcelino - Isard 700	7h 57' 17"	
36°	4 A. Silva - Isard 700	8h 0' 6"	
37°	67 "El Baguati" - N.S.U. SP	8h 2'	
38°	106 A. Martínez - De Carlo	8h 11' 11"	
39°	26 J. Maggi - De Carlo L.	8h 4' 56"	
40°	84 J. Albrecht - Isard 700	8h 5' 52"	
41°	10 M. Mosconi - De Carlo	8h 9' 56"	
42°	84 Mecucci - Milan - Isard 700	8h 12' 36"	
43°	176 C. Pascual - Isard 700	8h 15' 58"	
44°	19 O. Fornabai - N.S.U. SP	8h 18' 59"	
45°	14 E. Pérez - Isard 700	8h 23' 24"	
46°	125 A. Vera - Isard 700	8h 25' 6"	
47°	86 O. Brignone - Isard 700	8h 26' 32"	
48°	78 F. Pardo - De Carlo	8h 26' 55"	
49°	2 H. Wulfmann - Isard 700	8h 27' 6"	
50°	80 J. Nigrelli - N.S.U. Prinz	8h 28' 33"	
51°	131 Catalano-Aguar - NSU SP	8h 42' 15"	
52°	88 N. Labayen - Isard 700	8h 46' 3"	
53°	134 L. Morganti - De Carlo L.	8h 47' 11"	
54°	60 "Froty" - N.S.U. Prinz	8h 49' 26"	
55°	17 Erré-Allende - NSU P.A.	8h 50' 30"	
56°	106 C. Fenoglio - De Carlo	8h 54' 30"	
57°	154 A. Riviere - De Carlo Lim.	8h 57' 20"	
58°	68 O. Turcello - Isard 700	9h 3' 25"	
59°	96 A. Mayr - Isard 700	9h 13' 23"	
60°	172 C. Bravo - Isard 700	9h 18' 25"	
61°	76 "M. Magno" - NSU P.	9h 23' 24"	
62°	40 "Klar" - De Carlo	9h 23' 32"	
63°	132 C. Rodríguez - Isard 700	9h 23' 27"	
64°	54 C. Viglione - N.S.U. Prinz	9h 42' 37"	
65°	38 J. Gallo - De Carlo	9h 47' 38"	
66°	165 Corzo - B.M.W. Isotta 300	9h 49' 26"	
67°	124 C. Castellano - Isard 700	10h 1' 38"	
68°	184 E. Yamin - Isard 700	10h 2' 20"	

CATEGORIA "B"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr/km/h
1°	225 H. Folz - Saab 96 Sport	5h 37' 47"	138,887
2°	293 Gradassi - A.U. 1000 S	5h 39' 28"	135,391
3°	323 A. Castro - Saab 96 Sport	5h 45' 30"	135,785
4°	294 C. Guimaraes - R. Gordini 1093	5h 47' 32"	134,862
5°	310 Perkins - R. Gordini 1093	5h 49' 22"	134,282
6°	286 "Cacho" - R. Gordini 1093	5h 51' 14"	133,669
7°	296 Castellani - A.U. 1000 S	5h 54' 20"	132,400
8°	279 Ballo - A. Cooper S 1071	5h 58' 56"	130,703
9°	212 Vianini - A.U. 1000 S	6h 3' 35"	130,679
10°	276 Cinnam - R. Gordini 1093	6h 3' 15"	130,032
11°	284 González - R. Gordini 1093	6h 4' 34"	
12°	273 A. Vivo - Saab 96 Sport	6h 6' 35"	
13°	290 A. Noves - A.U. 1000 S	6h 13' 14"	
14°	228 Gortó - R. Gordini 1093	6h 14' 14"	
15°	202 J. Valmitjana - A. Unión 1000 S	6h 17' 56"	
16°	251 "Torres de Oza" - Saab 96 Sport	6h 20' 23"	

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo
17°	246 "Masetero" - A. Unión 1000 S	6h 21' 9"
18°	244 E. Parial - R. Gordini 1093	6h 25' 29"
19°	206 A. Pelayo - A. Unión 1000 S	6h 28' 11"
20°	226 E. Zamboni - Renault 1093	6h 35' 54"
21°	224 N. Urburu - R. Gordini 1093	6h 37' 7"
22°	318 J. Muñoz - A. Unión 1000 S	6h 39' 16"
23°	232 A. Evaristi - A. Unión 1000 S	6h 49' 40"
24°	231 J. Gini - A. Unión 1000 S	6h 41' 20"
25°	222 J. Gabriel - A. Unión 1000 S	6h 41' 23"
26°	210 F. Defelippo - R. Daup. 1093	6h 47' 51"
27°	302 J. Monzo - Renault 1093	6h 49' 40"
28°	242 Calcatag - A.U. 1000 S	6h 50' 11"
29°	269 H. Moras - Ren. R. 8	6h 50' 31"
30°	245 H. Flores - Lancia A. III	6h 52' 12"
31°	244 A. Malpazzi - A. Unión 1000 S	6h 53' 13"
32°	258 "Transfer" - A. Unión 1000 S	6h 54' 15"
33°	240 "Santago" - A. Unión 1000 S	6h 56' 9"
34°	208 H. Flageat - A. Unión 1000 S	7h 0' 47"
35°	304 J. Bolopini - A. Unión 1000 S	7h 4' 39"
36°	207 F. Onano - Fiat Abarth 1093	7h 6' 52"
37°	254 D. Frega - R. Gordini 1093	7h 9' 57"
38°	256 C. Gimeno - Renault 1093	7h 11' 51"
39°	274 H. Garibotti - A. Unión 1000 S	7h 24' 47"
40°	232 "Linca Pustano" - R. Gordini	7h 28' 51"
41°	231 Mantega - D.K.W. C. 1000	7h 36' 24"
42°	280 L. Bianco - A. Unión 1000 S	7h 44' 7"
43°	267 J. Pérez - H. Glas S. 1004	7h 47' 36"
44°	249 Pichio - Lancia F. 1000	7h 50' 43"
45°	306 Zabaro - R. Gordini 1093	7h 51' 8"
46°	322 "W. Mouna" - R. Gordini 1093	7h 55' 40"
47°	236 A. Bussatto - R. Gordini 1093	8h 5' 25"
48°	262 A. Giannetti - A. Unión 1000 S	8h 23' 56"
49°	312 N. Varela - A. Unión 1000 S	8h 31' 6"
50°	204 J. Diaz - R. Gordini 1093	8h 32' 5"
51°	220 "Riviera-Perini" - A. Unión 1000 S	8h 38'
52°	308 "Lolyrico" - Inst. Grac.	8h 38' 25"
53°	214 B. Berrutti - Fiat 600 E	8h 42' 44"

CATEGORIA "C"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr/km/h
1°	429 Lepo-Olmedo - Giulia GTA	5h 20' 19"	146,611
2°	434 Reutemann - F. 1500 "C"	5h 22' 19"	145,552
3°	474 R. Pédabarde - Fiat 1500 "C"	5h 23' 14"	145,139
4°	577 E. Boschi - Austin "S"	5h 25' 14"	145,139
5°	562 "Larry" - Fiat 1500 "C"	5h 26' 27"	143,716
6°	520 A. Saccomani - Fiat 1500 "C"	5h 28' 41"	141,442
7°	508 "Segundo Sombra" - Fiat 1500 "C"	5h 33' 13"	140,791
8°	406 M. Galluzzi - Fiat 1500 "C"	5h 33' 58"	140,475
9°	490 E. Boyedjian - Fiat 1500 "C"	5h 35' 5"	140,066
10°	488 Castañón - Peugeot 403	5h 36' 5"	139,597
11°	448 A. Marin - Fiat 1500 "C"	5h 38' 40"	
12°	438 E. Ranno - Fiat 1500 "C"	5h 40' 38"	
13°	524 Mangiella - Fiat 1500 "C"	5h 43' 54"	
14°	522 H. Treacchi - Fiat 1500 "C"	5h 44' 20"	
15°	470 G. Francia - Peugeot 403	5h 46' 17"	
16°	554 R. Galluzzi - Isard 1204 S	5h 46' 31"	
17°	468 M. Vessuri - Fiat 1500 "C"	5h 47' 42"	
18°	496 "Romy" - Peugeot 403	5h 49' 10"	
19°	525 A. D'Angeli - Peugeot 403	5h 49' 27"	
20°	430 R. Carraro - Fiat 1500 "C"	5h 49' 54"	
21°	443 C. Capasso - Giulia T.1	5h 50' 10"	
22°	466 M. Franco - Fiat 1500 "C"	5h 50' 35"	
23°	486 C. Pesquardini - Fiat 1500 "C"	5h 50' 35"	
24°	495 J. Stessel - Volkswagen 1500 S	5h 59'	
25°	466 O. Marchiorato - Fiat 1500	5h 59' 56"	

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo
26°	536 Goncalves - Fiat 1500 "C"	6h 0' 43"
27°	442 N. Garcia - Peugeot 403	6h 1' 13"
28°	536 K. Motti - Peugeot 403	6h 2'
29°	512 J. Losada - Peugeot 403	6h 2' 6"
30°	467 Lastó - Austin "S" 1275	6h 2' 39"
31°	516 E. Miller - Peugeot 403	6h 3' 18"
32°	410 G. Garcia - Fiat 1500 "C"	6h 3' 20"
33°	584 C. Martín - Fiat 1500 "C"	6h 4' 5"
34°	530 H. Laina - Peugeot 403	6h 5' 19"
35°	582 F. Weiss - Fiat 1500 "C"	6h 6' 1"
36°	412 C. Manganiello - Fiat 1500	6h 6' 18"
37°	534 F. Geri - Fiat 1500 "C"	6h 6' 19"
38°	576 "Riera-Ratón" - Isard 1204 TS	6h 7' 10"
39°	432 Graziosi - Magn. M. III	6h 7' 39"
40°	452 A. Reginatto - Fiat 1500 "C"	6h 9' 17"
41°	550 "Lorenzo San" - Fiat 1500 "C"	6h 10' 5"
42°	431 "Grey Rock" - Austin "S" 1275	6h 10' 17"
43°	521 "Moras-Nequeira" - Giulietta T. I.	6h 10' 54"
44°	484 H. Pergery - Peugeot 403	6h 11' 47"
45°	445 J. Ruzzo - Giulia T. I.	6h 13' 55"
46°	420 R. Namur - Fiat 1500 "C"	6h 17' 19"
47°	498 L. Bonich - Fiat 1500 "C"	6h 18' 39"
48°	415 "Ply Block" - Austin "S" 1275	6h 21' 59"
49°	460 A. Crespo - Fiat 1500 "C"	6h 22' 26"
50°	560 J. Curros - Fiat 1500 "C"	6h 23' 17"
51°	446 J. Aguerre - Isard 1204. 612	6h 25' 40"
52°	464 Bruni - Magnette M. III	6h 27' 21"
53°	535 E. Tago - Volvo P. 544	6h 30' 7"
54°	480 M. Carrotero - Fiat 1500 "C"	6h 30' 25"
55°	518 M. Mujica - Fiat 1500 "C"	6h 34' 11"
56°	568 "Pope Zanetta" - Fiat 1500	6h 34' 41"
57°	494 Pierangelo - Peugeot 403	6h 35' 54"
58°	454 R. Pacheco - Peugeot 403	6h 36' 15"
59°	462 O. Moraco - Fiat 1500 "C"	6h 36' 47"
60°	544 G. Soler - Fiat 1500 "C"	6h 40' 10"
61°	528 Gastaldi - Peugeot 403	6h 40' 33"
62°	450 "Lavore-Mazda" - Peugeot 403	6h 41' 27"
63°	540 M. Estebáñez - Isard 1204 TS	6h 42' 51"
64°	411 A. Sano - Peugeot 403	6h 43' 51"
65°	500 "Cormoran" - Fiat 1500 "C"	6h 45' 50"
66°	574 Caselli - Fiat 1500 "C"	6h 57' 40"
67°	501 "Eduardo Bruen" - Volvo P. 544	7h 4' 32"
68°	453 A. Agrilla - Peugeot 403	7h 10' 38"
69°	418 Dominguez - Peugeot 403	7h 18' 34"
70°	542 Evangelista - Fiat 1500 "C"	8h 32' 10"

CATEGORIA "D"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr/km/h
1°	632 J. Migliore - Peugeot 404	5h 18' 15"	147,412
2°	648 Ottemundt - Peugeot 404	5h 19' 14"	146,919
3°	616 O. Juchetti - Peugeot 404	5h 19' 16"	146,096
4°	640 A. Gómez - Peugeot 404	5h 22' 14"	145,690
5°	630 E. Santamarina - Peugeot 404	5h 22' 14"	145,537
6°	610 R. Bonanno - Peugeot 404	5h 26' 19"	143,768
7°	634 E. E. Urrutia - Peugeot 404	5h 28' 59"	139,562
8°	628 J. Liciardi - Peugeot 404	5h 40' 5"	137,948
9°	644 J. Bort - Peugeot 404	5h 46' 28"	135,406
10°	608 G. Lagos - Peugeot 404	5h 46' 50"	135,263
11°	642 E. Villar - Peugeot 404	5h 53' 37"	
12°	636 C. Lorenzutti - Peugeot 404	6h 0' 18"	
13°	620 M. González - Peugeot 404	6h 5' 32"	
14°	638 L. Aulet - Peugeot 404	6h 7' 52"	

CATEGORIA "E"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr/km/h
1°	707 C. Borchardt - Jaguar 3.8	5h 30' 17"	142,041
2°	712 J. Grieco - Chev. Super	5h 39' 46"	137,775
3°	708 Andrés Sancha - Chev	5h 46' 3"	131,762
4°	706 "Villa-Notinelli" - Valiant III	6h 5' 56"	128,203
5°	711 "T. Cusvedo" - A. Romeo	6h 5' 44"	125,526
6°	716 N. Pilagato - F. Felcol	6h 53' 21"	113,584
7°	713 O. Cabalen - F. Mustang	6h 59' 41"	111,784
8°	714 M. Padilla - Chev. 400	7h 53' 41"	99,040

* Los coches con número impar son de procedencia extranjera.

2ª A SAN JUAN

A la hora señalada...

...San Pedro seguía enojado. Minutos antes el uruguayo Lepro nos confesaba su plan de carrera. Para él la etapa comenzaría en Mina Clavero. Gradassi y Visentini pensaban aprovechar su conocimiento y habilidad en la montaña. No eran tampoco los únicos. Oscar Cabalén no decía nada. Claro que tampoco hacía falta que lo dijera. Lo que aún no podemos explicarnos es por dónde pasó los autos que pasó. En las últimas curvas del camino de cornisa, en las cercanías de Mina Clavero, el cordobés apareció confundido entre crudos a quienes lo precedían. A su lado, el César lo que es del César, aquellos parecían un conjunto de aficionados. Cabalén canta; además, se acompaña con guitarra.

Dentro del mismo tema lo vimos a "Iamie Gastón", perseguido muy de cerca en la ruta por Carlos Guimárey. Los "monstruos blancos" pasaron con la fortaleza que da el saber lo que se hace cuando la partitura está llena de bemoles. El auto de Carlos rateaba en baja. En la línea de torque llegaban los violines. "Cacho" nos impresionó vivamente por la forma en que superó dos puentes muy difíciles. Al poco rato, la cura de velocidades dijo... hasta!!!

Los pequeños de la categoría "A" vivoreaban en el faldeo. Si Scaramella y "Pécora" son muy buenas expresiones de cómo se debe correr un Gran Premio, la medalla de cómo se debe andar en montaña se la lleva Carlos Alberto Ferrea, piloto del De Carlo N° 6, quien hizo filigranas sorteando autos, piedras y puentes.

Por supuesto que, luego del abandono de Fojo, producido por cortarse una biela a la entrada al ripio —a confesión de parte, relevo de prueba—:

—"La culpa es sólo mía... me pasó, y lo pasó de vueltas...". El plato fuerte, que lo comparan las categorías "B" y "C", quedó en manos de esta última.

Pascualini es un nombre al que hay que vigilar, sobre todo de ahora en adelante, en que la montaña va a mandar. En los tramos sinuosos, daba gusto ver deslizarse al auto N° 486.

Mientras entre éste, Boyaslan, Pedelaborde y Gallucci dirimían supremacías, Lepro aguardaba su oportunidad con todos los cañones cargados y las velas desplegadas.

La espera dio sus frutos. Donde el escenario permitió a la Giulia GTA utilizar sus cualidades de velocidad... Adieu mes amis... Tres minutos cuarenta y siete segundos se sumaron a la diferencia con el auto N° 480, y la distancia a su inmediato perseguidor —el 474 de Pedelaborde— aumentó a 8 minutos 17 segundos. No es mucho, ni está todo dicho. La tercera y cuarta etapa pueden reservar sorpresas en la clasificación general de esta categoría. Claro que luego vienen las dos últimas, donde "Lepro-Olmédo" tiene la batuta. En ellas la velocidad manda. El 429 la tiene y, por lo que sabemos, ha de conservarla.

La Giulia GTA del uruguayo "Lepro-Olmédo" sigue siendo el "terror" de la "C". Creíamos que en la montaña no reeditaría la actuación de la primera etapa... nos equivocamos.

El Fiat 1500 de Boyaslan empleó sólo 3' 47" más que el Giulia GTA para cubrir los 684,6 km de la 2ª etapa. Por su destacada performance pasó de 9ª a 4ª, en la progresiva de la "C".



En la "A", con el abandono del NSU S.P. de Roth, los dos De Carlo de Scaramella (12) y "Pécora" (120) se adjudicaron respectivamente el 1º y 2º puesto de la segunda etapa y de la progresiva.

En San Juan...

...pareciera que el factor común es la calma. Se juntan fuerzas para lo que ha de venir. El equipo Peugeot, muy satisfecho, mantuvo su habitual reunión. Idéntica circunstancia se repite con variación de marcos.

Los particulares juegan sus chances de pilotos de aquí en adelante. Nos encontramos con uno de ellos. El seudónimo "Transfer" no logra esconder la bonachona cara de Pino Arián. Hoy, muy contento. No es para menos, colocó su Auto Unión, en mejor de la categoría, a 1 minuto 38 segundos del mejor de los "cueros" de los tiempos: el Saab 96 Sport del uruguayo Vivo.

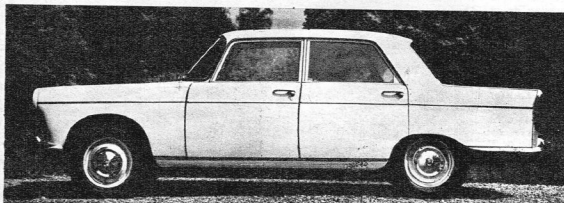
Mientras tanto, en la no oficial, pero que todo el mundo computa, la clasificación general, Ernesto Santamarina manda sobre Pepe Migliore, y los Peugeot sobre el resto. Claro que, de inamovible, en un Gran Premio, no hay nada.

(Más información en las págs. 32, 33 y 40)

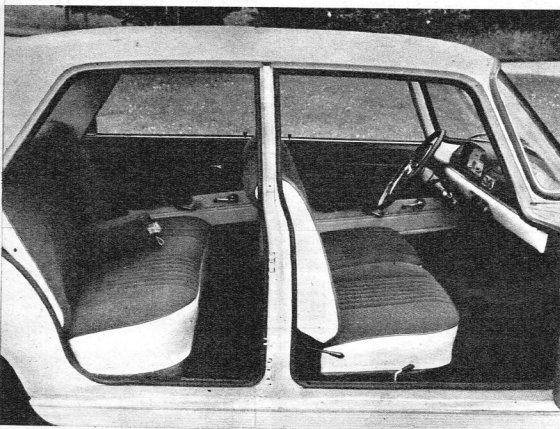
Con el abandono del uruguayo Fojo, los dos primeros puestos de la Categoría "B" pasaron a manos de los integrantes del equipo oficial Gordini; su compatriota E. Vivo, con Saab 96 Sport, se ubicó 3º en la etapa, y es 4º en la progresiva.



Prueba de manejo del "404" A INYECCIÓN



Exteriormente el Peugeot 404 a inyección no se diferencia de la berlina con motor de carburador. La línea es la clásica de los modelos Peugeot: elegante y esbelta. Se reconoce en ella el "lápiz" de Pininfarina.



Los asientos delanteros del Peugeot 404 son rebatibles. Las cuatro puertas dan cómodo acceso al interior. Todos los comandos principales, con alguna excepción, se alcanzan con facilidad. El Peugeot es un cómodo cinco plazas con amplio espacio para las piernas de los pasajeros de adelante y de atrás.

EXAMEN GENERAL

Entre los autos de un litro y medio aproximado de cilindrada, se destaca el Peugeot 404 por la brillantez de sus prestaciones. Dotado de una adherencia impecable y de un motor generoso y potente que le imprime al auto una elevada velocidad máxima y una aceleración perfecta, se hace perdonar con facilidad algunas faltas leves y algunos defectos de terminación, como, por ejemplo, la carencia de ciertos accesorios, usuales en los autos de una determinada clase. En definitiva, es un hermoso auto con un precio dentro de límites razonables, y que une a sus dotes de comodidad innegables, un cierto "temperamento".

HABITABILIDAD — El Peugeot 404 a inyección es un cómodo 5 plazas, con espacio suficiente para los equipajes. Las dos butacas delanteras están separadas y son bastante cómodas y amplias; los respaldos son rebatibles y pueden formar confortables camas. Es lástima que no tengan una adecuada

sujeción transversal. Cuando se baja el brazo central, el diván posterior permite acomodarse de modo satisfactorio, a una tercera persona. El espacio disponible para las piernas es suficiente para los pasajeros que van adelante, y más que suficiente para los de atrás, aunque las butacas delanteras están muy retradas. También es buena la habitabilidad vertical. El baúl es amplio y su utilización buena, gracias a su forma rectangular.

POSTURA DE GUIA — La conformación del puesto de guía permite una cómoda conducción turística: el piloto se encuentra a la altura justa para poder controlar el final del auto, sin estar demasiado hundido ni demasiado erguido. La inclinación del volante no es excesiva, aunque nosotros la preferimos un poco más vertical. Los pedales están situados muy hacia la izquierda, especialmente el pedal del embrague.

Se pueden alcanzar con facilidad todos los comandos principales; no obstante, merecen algunas críticas la colocación del freno de mano y del interruptor del ventilador eléctrico, del equipo de aire acondicionado, que no se alcanzan con facilidad.

TERMINACIONES — Como decíamos, las terminaciones, dada la clase del auto, podrían ser mejores, en especial la del cambio de mandos; estadísticas más de acuerdo con el modelo si el cambio de mandos hubiera estado cubierto de cuero y no simplemente barnizado; faltan el encendedor y otros particulares (por ejemplo, la luz interior de la guantera) que no son, en realidad, indispensables, pero resultan cómodos. También el plástico del tablero de instrumentos podría ser mejor. Sin embargo, el tapizado de los asientos y el revestimiento de los paneles de las portezuelas son bastante buenos. El equipo de aire acondicionado es práctico y moderno, aunque nos parece un poco pequeño.

INSTRUMENTAL — El instrumental del Peugeot 404 es muy completo. En efecto, comprende taquímetro (de diseño agradable y de fácil lectura) con cuentakilómetros parcial y total, termómetro del agua, indicador del nivel del carburante (falla una señal luminosa que indique el comienzo de la reserva del carburante), reloj eléctrico y amperímetro. Completan la dotación el indicador de la presión insensible del aceite y la señal intermitente de los indicadores de dirección. Sin embargo, falta el indicador de los proyectores de profundidad.

VISIBILIDAD — La visibilidad es óptima en todas direcciones, gracias a la amplia superficie de cristales. La línea esbelta de la carrocería permite distinguir, hasta sus límites máximos, el cuerpo del automóvil. Es buena también la visibilidad de maniobra.

AL VOLANTE DEL AUTO

MOTOR — El motor a inyección del Peugeot 404 es bastante potente. Produce más de 96 CV/SAE a 5.700 rpm. Aumenta con facilidad sus revoluciones, aun con regímenes muy bajos. La inyección permite obtener una carburación perfecta en todos los regímenes; no hemos notado ninguna inseguridad, ni siquiera en los bastante elevados, de la potencia máxima. En las pruebas de aceleración y de velocidad en circuito ha demostrado que resiste de modo poco común las "cuadras de vuelta". Pero nos encontramos incómodos con las relaciones de transmisión en el variado recorrido del autódromo de

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

MOTOR: 4 cilindros en línea. Diámetro y carrera: 86/73 mm. Cilindrada total: 1.618 cc. Relación de compresión: 8,8:1. Potencia máxima: 95 CV/SAE a 5.700 rpm. Cupla máxima: 14,4 kgm (SAE) a 2.800 rpm. Válvulas a la cabeza, con botadores y balancines. Árbol de levas lateral, accionado a cadena. Lubricación forzada; filtro de aceite bajo el circuito principal; capacidad de la copa: 4 litros. Alimentación: a inyección indirecta. Bomba de inyección tipo Kugelfischer; bomba del carburante: eléctrica. Bujías tipo AC 43d. Filtro de aire en seco con elemento filtrante. Enfriamiento por agua a circulación forzada; radiador y ventilador eléctrico de accionamiento electromagnético. Capacidad del circuito de enfriamiento: de cerca de 8 litros.

TRANSMISIÓN: Motor delantero y tracción posterior. Embrague monodisco seco. Cambio de 4 velocidades + RM; las marchas hacia adelante sincronizadas. Relaciones de los cambios: I) 4,0:1; II) 2,24:1; III) 1,44:1; IV) 1:1; RM 4,32:1; relación al puente: 4,2:1 (5/21); neumáticos: 165x380.

SUSPENSIONES: Delanteras de ruedas independientes, tubos verticales de guía, muelles helicoidales, brazos transversales inferiores, largueros longitudinales de empuje. Amortiguadores hidráulicos telescópicos. Posterior: con eje rígido, muelles helicoidales y barra estabilizadora; amortiguadores hidráulicos telescópicos.

FRENOS: Termosteables a tambor, servoasistidos; freno de servicio mecánico en los tambores posteriores.

DIRECCIÓN: a cremallera.

DIMENSIONES Y PESO: longitud exterior: 4.430 mm. Ancho exterior: 1.620 mm. Altura: 1.450 mm. Despeje: 150 mm. Distancia entre ejes: 2.650 mm. Trucha anterior: 1.340 mm. Trucha posterior: 1.280 mm. Peso vacío: 1.070 kilogramos. Capacidad del tanque del carburante: 50 litros.

PRESTACIONES DECLARADAS POR LA CASA: velocidad máxima: 160 kilómetros por hora. Consumo normal: 9,7 litros por cada 100 kilómetros.

Valléejunga; en realidad, en la curva Romana, la "segunda" resulta corta, mientras que la "tercera" es demasiado larga. Preferimos entrar en segunda para tener más potencia en las ruedas y un arranque más elevado a la salida; pero, de ese modo, debemos llevar el motor más allá, probablemente, de las 6.500 rpm. El mismo problema se produce en la variante, donde nos veíamos obligados a cambiar, al comienzo de la contracurva a derecha, haciendo alcanzar al motor regímenes elevadísimo. En la prueba de aceleración tuvimos una confirmación de la generosidad del motor; en efecto, obteníamos los tiempos mejores llevando ampliamente las marchas al pasar los límites de seguridad.

ADHERENCIA — La adherencia del Peugeot 404 es perfecta. En realidad, nos ha entusiasmado, tanto en las rectas como en las curvas. En las rectas, el auto paga el pago terreno, aun a velocidades superiores a los 160 km/h. Solamente con velocidades elevadas y con una marcha baja, iniciada en terreno quebrado, dada la gran potencia del motor, el auto tiende a "escapar" de cola, pero es un fenómeno muy común en los autos de una cierta potencia. En las curvas, la rueda es impecable. El auto reacciona al más ligero toque del acelerador o del volante; empieza a aproximarse al límite de adherencia, cuando se logra progresivamente la curva, deslizándose (desaparrando) sobre las cuatro ruedas, sin saltos ni pérdidas de adherencia imprevistas e incontrolables. Disminuyendo la aceleración en la curva, el auto entra dócilmente, otra vez, en la trayectoria, con el tren delantero. Dada la gran potencia se puede obtener un efecto sobrevirante alargando el tren posterior y actuando, solamente, sobre el acelerador. La derivación en las curvas, gracias a los neumáticos de anchuras sucesivas, es nula.

VELOCIDAD — La velocidad máxima y la de cruce son elevadas. En nuestra prueba hemos superado el valor máximo de velocidad, declarado por la casa, cubriendo el primer kilómetro en 21" 9, lo que equivale a una media de 164 km/h. Es, sin duda, un valor bastante interesante que coloca al Peugeot 404 a inyección entre los autos más veloces de su categoría. En la autopista, con trayectos más largos que nuestros usuales 2.000 metros, superamos, por ancho margen, los 165 km/h. También fue elevada la velocidad de cruce en la autopista, en nuestra opinión próxima a su superior, a los 140 km/h. Asimismo son muy elevadas las velocidades que se pueden alcanzar con las marchas inferiores: aprovechando las "pasadas de vueltas" es posible llevar la velocidad hasta los 90 km/h y la tercera hasta casi los 130 km/h.

ACCELERACIÓN — La aceleración del auto es óptima. Hemos recorrido el kilómetro inicial en sólo 35", un valor sin duda notable para una berlina de 1.600 cc. Hemos alcanzado los 100 km/h iniciales en 15", con el uso del cambio. Pero más que los tiempos tomados con el cronómetro, se "siente" el auto al acelerar: empezando por la marcha más baja se pasa, rápidamente y sin vacilaciones, a regímenes más altos, el auto demuestra su temperamento en la aceleración: en poquitos segundos se pasa de los 100 km/h a los

140-150 km/h, lo que resulta bastante cómodo cuando se va por una autopista.

FRENOS — No podemos decir que los frenos fijos del Peugeot nos han convencido del todo. Como ya se sabe, la casa francesa monta frenos a tambor en las 4 ruedas, con zapatas que no son auto-frenantes, y para limitar el esfuerzo del pedal, el circuito de frenos está servoyado. Los tambores son de hierro colado, para favorecer su enfriamiento. Si, desde un punto de vista teórico, esa solución parece convincente, en la práctica se la podría mejorar. La potencia de freno es elevada pero no fácilmente graduable, y el esfuerzo necesario para obtener la mayor desaceleración posible, muy chico. Además, en la marcha atrás, la frenada es todavía menos graduable.

En la prueba de velocidad en circuito hemos notado, después de cada doce o quince vueltas, una breve pérdida del rendimiento de los frenos.

En sustancia, son frenos eficientes pero se usan con ligereza, y no hay que abusar de ellos cuando el auto está muy cargado o en las bajadas largas.

EMBRAGUE — El embrague del Peugeot 404 es suave y progresivo. No tiene ninguna tendencia a patinar o arrancar, aunque se lo use de manera violenta. El esfuerzo, en el pedal, es grande, y eso resulta fastidioso cuando uno se ve obligado a marchar en una fila de autos, en la ciudad.

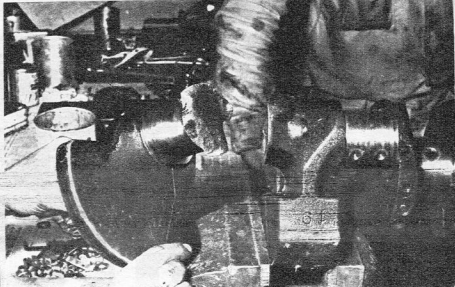
VOLANTE — El volante, preciso y razonablemente directo, está delado de la vuelta justa, lo mismo en bajas que en altas velocidades. No es en absoluto reversible. Al arrancar resulta muy duro, quizá por sus grandes secciones de goma; pero es un precio que se paga con gusto, para conseguir una buena adherencia.

CAMBIO — Personalmente, no nos ha entusiasmado la disposición de las marchas (la primera se encuentra donde se suele encontrar, generalmente, la segunda; la segunda en el lugar de la tercera, la tercera en el puesto de la cuarta; la cuarta se obtiene tirando hacia arriba de la palanca, en la dirección del parabrisas; la marcha atrás está en el lugar de la primera), pero una vez que uno se ha acostumbrado no se corre ya el riesgo de ir hacia el semáforo con marcha atrás, como nos ocurrió a nosotros más de una vez. No obstante, pensamos que con esa disposición el paso de la tercera a la cuarta y más aún, el de la cuarta a la tercera, no es tan rápido como en la disposición tradicional. Hemos notado una cierta rumorosidad en el comienzo de la primera y en el paso de la primera a la segunda. El movimiento de la palanca es normal y la sincronización discreta.

CONSUMO — En conjunto, el consumo es apropiado para las prestaciones del auto. Varía bastante, según la manera de conducir y las condiciones del tránsito. Nuestro consumo osciló en la marcha urbana entre los 18 litros y los 12 litros por cada 100 kilómetros. En la marcha extraurbana consumimos entre los 12 y 9 litros por cada 100 km.

COMODIDAD DE MARCHA — La comodidad de marcha que ofrece el Peugeot 404 es total, tanto por la comodidad de sus asientos como por la eficacia de las suspensiones. La rumorosidad en el interior del auto es limitada, aun a altas velocidades. Viajando con las ventanillas cerradas se pueden mantener conversaciones en voz baja a velocidades superiores a los 130 km/h.

R. BERRARD



Donde mueren las palabras

MUCHOS lectores habrán oído hablar de que... "fulano cortó cigüeñal..." Una cosa es oírlo, otra experimentarlo y otra más aún, pagar los platos rotos. Tenemos hoy la oportunidad de mostrarles gráficamente la claudicación de un cigüeñal. ¿Por qué sucede? Por muchas razones, separadas y concurrentes. Desbalance, fisuras internas, cansancio de material, exceso de carga, etc. La consecuencia normal es la destrucción de la mayor parte de los órganos vitales del motor. Por algo "los gringos" confesaron, cuando aún hacían tabla rasa con su motor de válvulas laterales...

—¿El cigüeñal...? Lo cambiamos cada tres carreras... —¿El cigüeñal...? Lo cambia el dueño que se ilustra es Raúl Cottet, quien, por otra parte, pareciera haber aprovechado el momento de infortunio para reacondicionar a "O" su TC con miras a su participación en el Gran Premio Turismo Carretera. El trabajo de armado ha dado comienzo y la prolijidad pareciera ser el factor común a todos quienes trabajan en el auto.

La razón es obvia y nos fue dicha: —"No se trata de una carrera más. Es el Gran Premio". No hay duda de que en él —quizá más que en otras carreras— cuando baja la bandera mueren las palabras. Manda el trabajo. El previo.

RADIO ARGENTINA EN LA NOTICIA

EQUIPO INFORMATIVO

Manuel Franco
Enrique Arturo Dejean
José García Inigo
Horacio Lombardi
Alberto Ferrari
Mario Basulto
Aldo Braga

HORARIOS:

DE LUNES A VIERNES:
7.55, 8.25, 8.55, 9.25, 9.55,
10.25, 10.55, 11.25, 11.55,
12.25, 12.55, 13.55, 14.25,
14.55, 16.25, 16.55, 17.25,
17.55, 18.25, 18.55, 19.25,
19.55, 20.25, 20.55, 21.25,
21.55, 22.55, 23.25, 23.55.

SABADOS: 7.55, 8.55, 9.55,
11.55, 12.55, 13.55, 14.55,
17.55, 18.55, 19.55, 20.55,
21.55.

DOMINGOS: 12.55, 13.55,
14.55, 17.55, 18.55, 21, 21.55.



EL PELIGRO ES MI VIDA

EXCLUSIVO PARA
automundo

por
**DONALD
CAMPBELL**

CONCLUSIÓN

Un poco de historia de los récords de
velocidad • Donald Campbell y la barrera
del sonido • Competencia • Y después
Australia • Costo total del proyecto:
306 millones de pesos.



Como ya se sabe, la Federación Internacional Automovilística (FIA) reconoce solamente, o por lo menos lo ha hecho hasta ahora, los récords de velocidad obtenidos con autovehículos de cuatro ruedas, de las cuales por lo menos dos transmitan la potencia del motor (o sino, la mayor parte, como ocurre en el caso de las máquinas con motor a reacción). Tal es el caso del "Pájaro Azul" de Donald Campbell que, como hemos visto, después de muchos años de peripecias, no logró sino hasta hace poco tiempo, batir el viejo récord que John Cobb había logrado en 1947, alcanzando, en un lago desecado de Australia, una velocidad de 648,728 km/h.

Pero ya, en 1960, se perfilaba la era del vehículo terrestre enteramente a reacción, y la Federación Internacional Motociclista (FIM), que tiene bajo su jurisdicción a las máquinas de menos de cuatro ruedas, previno esta inevitable evolución para los vehículos especiales. Por otra parte, el récord motonáutico absoluto lo ostenta hoy,

según comentamos, una lancha-automóvil de "tres puntos" la "Pájaro Azul" del mismo Campbell, con propulsión integral a reacción en el aire y ningún impulso en el agua.

En 1963, Craig Breedlove, con el "tres ruedas" llamado "Spirit of America", se convertía en "el hombre más veloz de la Tierra", y su récord de 657,110 km/h fue homologado por la FIM.

En las últimas batallas por la primacía absoluta se presentaron también automóviles "cuatro ruedas" a reacción. Pero la FIA no pensó en la posibilidad de los reactores, hasta después de los récords obtenidos en el otoño de 1964, en Bonneville. (Ver AUTOMUNDO N° 5, pág. 4.)

UN POCO DE HISTORIA

Cuando los primeros automóviles comenzaron a circular nadie se preocupaba por establecer récords de velocidad. Fue a fines del



Donald y su esposa Tonia, junto al último "Pájaro Azul" con el que batió el récord mundial de velocidad sobre tierra en el lago Eyre, Australia.

El "Wingfoot Express" frena, después del éxito de su tentativa.

siglo XIX que el conde francés Chasseloup-Laubat, fundador del Automóvil Club de Francia, registró el primer récord, alcanzando una media de 63,157 km/h. Su alegría no duró mucho, ya que pocos meses después surgió la pittoresca figura del belga Camille Jenatzy, el "diablo rojo", quien desafió a Chasseloup a un duelo de velocidades. El "diablo" largó con su "Jamais Contente" y llegó a los 66 km/h. Su adversario registró una marca de 70 km/h. Luego de los abrazos reglamentarios, cada uno de ellos se fue a su respectivo taller a perfeccionar sus máquinas. Los promedios fueron subiendo, 80, 93, hasta que Jenatzy pasó la barrera de los 100 km/h, registrando una media de casi 106. Hablamos de "barrera" porque en aquella época mucha gente decía que un organismo humano no podría resistir una carrera loca de 100

km/h. Los huesos se destrozarían y el individuo perdería sus sentidos. Medio siglo después, estamos volando a más de 20.000 km/h en las cápsulas espaciales. En 1909, Hémerly conquistó la primacía mundial con un Benz, en la pista de forma ovalada de Brooklands, a 202 km/h. En la misma época, Mariott alcanza los 205 km/h con un automóvil a vapor, pero las autoridades europeas excluyen en sus reglamentos a este tipo de máquina. Inmediatamente, otro estadounidense, Oldfield, registra 211,5 km/h, en Brighton Beach, con un monumental Blitzen Benz de 200 HP y 21 litros de cilindrada. Este récord se mantuvo imbatible hasta 1922 por causa de la guerra. Durante este período se registró una notable evolución en materia de motores. Los aviones influyeron sensiblemente en el progreso de los automóviles.

En 1922, un Sunbeam, utilizando por primera vez un motor de aviación, de 18 litros y 150 HP, registró 215,25 km/h. Los grandes pilotos de esa época, soldados de la batalla de los récords, eran Malcolm Campbell, Seagrave y el excéntrico Parry Thomas, que murió en un intento de mejorar su propia marca de 275 kilómetros por hora.

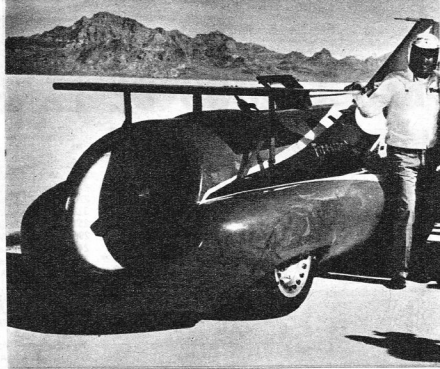
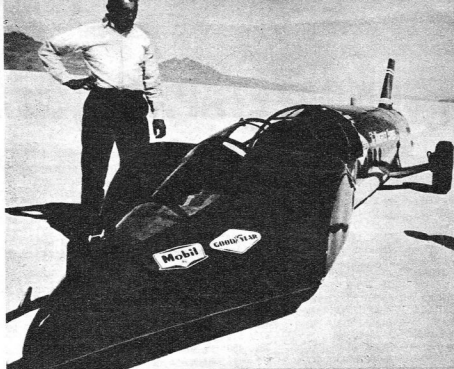
A partir de 1927, los récords se superaban a saltos. Campbell se retiró de las pistas dejando una marca de más de 450 km/h. Al intentar superarla, Seagrave murió, cediendo aquel honor a dos ingleses: John Cobb y George Eyston. Este último llegó a los 555 km/h y Cobb a los 634, en el año 1947.

De 1947 en adelante, comenzó un gran vacío en la historia de las velocidades. El récord de Eyston durmió tranquilo hasta 1963, fecha en que el estadounidense

Craig Breedlove fabricó un extraño vehículo de tres ruedas, el "Spirit of America", impulsado por un motor a reacción J-47. La polémica que suscitó culminó con la aprobación del récord por la FIM, en cuyos reglamentos, según vimos, se preveía una categoría de vehículos con tres ruedas. Breedlove alcanzó los 846 km/h, pero el récord homologado por la FIA fue el obtenido por el hijo de Campbell, que corrió a 648,728 km/h. El récord de Art Arfons, con su "Green Monster", equipado con un poderoso J-79 de 17.000 HP, fue aceptado por la FIA como récord especial para vehículos no propulsados a través de las ruedas. Art Arfons hizo una marca de 875,69 km/h para el km lanzado, sin mayores problemas. El único inconveniente fue que se vio obligado a limitar su velocidad para no alcanzar la barrera del sonido al no poder

66 AÑOS DE RECORDS

Año	Corredor	Máquina	Lugar	km/h	Año	Corredor	Máquina	Lugar	km/h
1898	Chasseloup Laubat	Jeanraud	Achères (Francia)	63,157	1924	M. Campbell	Sunbeam	Pendine Sands (G. B.)	235,217
1899	Jenatzy	Jenatzy	" "	66,645	1925	M. Campbell	Sunbeam	" "	242,800
1899	Chasseloup Laubat	Jenatzy	" "	70,279	1926	Seagrave	Sunbeam	Southport (G. B.)	245,149
1899	Jenatzy	Jenatzy	" "	80,321	1926	Parry Thomas	Higham Special	Pendine Sands (G. B.)	272,459
1899	Chasseloup Laubat	Jenatzy	" "	93,724	1926	Parry Thomas	Higham Special	" "	275,299
1899	Jenatzy	Jeanraud	" "	105,904	1927	M. Campbell	Napier-Campbell	" "	281,447
1902	Serpellet	Serpellet	Niza (Francia)	120,771	1927	Seagrave	Sunbeam	Daytona Beach (EE.UU.)	327,981
1902	Vanderbilt	Mors	Abhis (Francia)	122,438	1928	M. Campbell	Napier-Campbell	" "	333,062
1902	Fournier	Mors	Dourdan (Francia)	123,439	1928	Ketch	White Triplex	" "	334,022
1902	Angières	Mors	" "	124,102	1929	Seagrave	Irving-Napier	" "	372,340
1903	Duray	Gobron-Brillie	Ostende (Bélgica)	136,330	1931	M. Campbell	Napier-Campbell	" "	395,469
1903	Ford	Ford	Lago St. Clair (EE.UU.)	147,014	1932	M. Campbell	Napier-Campbell	Bonneville (EE.UU.)	408,621
1904	Vanderbilt	Mercedes	Daytona Beach (EE.UU.)	148,510	1933	M. Campbell	R. Royce-Campbell	Daytona Beach (EE.UU.)	438,123
1904	Rigolly	Gobron-Brillie	Niza (Francia)	152,501	1935	M. Campbell	Bluebird	Bonneville (EE.UU.)	445,703
1904	De Caters	Mercedes	Ostende (Bélgica)	156,941	1935	M. Campbell	Bluebird	" "	448,816
1904	Rigolly	Gobron-Brillie	" "	166,620	1937	Eyston	Thunderbolt	" "	501,374
1904	Barras	Napier	Margueron (Francia)	168,186	1938	Eyston	Thunderbolt	" "	555,909
1905	McDonald	Darracq	Daytona Beach (EE.UU.)	168,381	1938	Cobb	Railton	" "	536,471
1905	Hémerly	Darracq	Arlès-Salons (Francia)	175,422	1938	Eyston	Thunderbolt	" "	575,217
1906	Mariott	Stanley	Daytona Beach (EE.UU.)	195,647	1939	Cobb	Railton	" "	593,560
1909	Hémerly	Benz	Brooklands (G. Bretaña)	202,655	1947	Cobb	Railton	" "	634,267
1910	Oldfield	Benz	Daytona Beach (EE.UU.)	211,500	1963	Breedlove	Spirit of America	" "	655,725
1922	Guinness	Sunbeam	" "	211,250	1964	D. Campbell	Bluebird	Lake Eyre (Australia)	648,728
1924	Thomas	Delage	Arpajon (Francia)	230,632	1964	Green	Wingfoot Express	Bonneville (EE.UU.)	664,979
1924	Eldridge	Flat	" "	234,986	1964	Breedlove	Spirit of America	" "	846,963
					1964	Arfons	Green Monster	" "	863,566



El "Wingfoot Express" o "Expreso de Pie Alado" fue el primer vehículo de cuatro ruedas que superó el récord absoluto de tierra, de Breedlove, pilotado por Tom Green.

Art Arlons y el vehículo más potente y veloz de los que han tratado de conquistar el récord absoluto, el "Green Monster", movido por un reactor de 17.000 HP.

calcular las consecuencias que podría acarrear este hecho.

DONALD CAMPBELL Y LA BARRERA DEL SONIDO

Sin embargo, Donald Campbell, el "Rey de la velocidad", quiere ser el primer hombre que logre cruzar la barrera del sonido en tierra.

A primera vista el proyecto parece una locura. Pero el flamático Donald no lo cree así: "¿Quién dice que es una locura? Basta tener el vehículo apropiado. Y yo lo tengo. Hay que construirlo, claro, pero el bóido estará listo para 1967". Atravesar la barrera del sonido significa correr a unos 1.200 kilómetros por hora, algo realmente fantástico en un vehículo con ruedas.

El bóido se llamará, como todos los anteriores utilizados por la dinastía Campbell para batir récords mundiales de velocidad sobre tierra y agua, "Pájaro Azul": "Estará propulsado por un reactor de aviación. Probablemente usará el 'Gamma', motor del proyectil 'Caballero negro', o el reactor de un proyectil 'Skylark' (Golondrina)".

Campbell y su equipo de ingenieros y técnicos han estudiado, detalladamente, el motor apropiado para este intento. A juzgar por sus palabras, correr a 1.200 km/h es un juego de niños. Todos están contagiados por la locura de Donald, heredada, sin duda, de su padre.

COMPETENCIA

El equipo de Campbell está trabando febrilmente porque trata de evitar que le gane la partida, cualquiera de los otros tres grupos norteamericanos empeñados en el mismo objetivo: Arlons, Breedlove y Green. El "Pájaro

Azul", tendrá una longitud de ocho metros; se sustentará sobre tres ruedas, de forma similar al tren de aterrizaje de un avión. El conductor irá casi acostado en la cabina delantera y el sillón tendrá un dispositivo de lanzamiento similar al utilizado por los cazas a reacción para expulsar al piloto en caso de emergencia. Como no hay frenos capaces de detener a un vehículo a una velocidad superior a los 1.000 km/h, el "Pájaro Azul" dispondrá en la cola de un poderoso paracaídas de frenado. Como puede apreciarse hay muchos elementos de aviación adaptados al futuro "Pájaro Azul".

Y DESPUES AUSTRALIA

¿Existen otros motivos, aparte de los puramente deportivos? Campbell sonríe antes de contestarnos, y nos dice:

"Desde luego que sí, y no pretendemos ocultarlos. Cualquiera alcanza a comprender que la nación que consiga atravesar la barrera del sonido en tierra, conseguirá un gran prestigio. Hay razones para que un gobierno financie un proyecto de este tipo. Pero en mi caso, debo señalar, que la financiación procede de las casas fabricantes de las diversas piezas del 'Pájaro Azul'".

El intento tendrá como escenario el lago salado de Eyre, en Australia, en donde Campbell consiguió una velocidad de más de 600 km/h el año pasado, en un "Pájaro Azul" impulsado por un motor Proteus. "Habrá que construir una pista de diez millas y el 'Pájaro Azul' invertirá en su recorrido sólo cuatro segundos. 'No tendrás tiempo ni de enterarme, siquiera'".

El costo total del proyecto ascenderá a unos trescientos seis millones de pesos.



Craig Breedlove sale de la cabina de su bóido "Spirit of America", después del triunfal recorrido.

RESULTADOS DE LA SEGUNDA ETAPA

C. PAZ - SAN JUAN: 684,6 km

CATEGORIA "A"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	12 Scaramella - De Carlo	6h 50' 8"	100,152
2°	120 "Pícora" - De Carlo	7h 3' 31"	96,380
3°	66 Estebáñez - De Carlo	7h 7' 31"	96,081
4°	52 "Cabello" - De Carlo	7h 9' 4"	95,732
5°	6 Ferreira - De Carlo	7h 11' 8"	95,272
6°	1120 Ratto - NSU S.	7h 15' 45"	94,266
7°	122 Fossaroli - Isard	7h 24' 7"	92,481
8°	114 Elliot - De Carlo	7h 36' 20"	90,013
9°	100 Moises - Isard	7h 40' 16"	89,242
10°	19 Petrabissi - Isard	7h 40' 33"	89,181
11°	146 "Botafogo" - Isard	7h 46' 20"	88,063
12°	148 Garau - De Carlo	7h 47' 53"	
13°	40 Sino - Isard	7h 48' 37"	
14°	130 Del Federico - De Carlo	7h 49' 41"	
15°	30 Barbagnato - Isard	7h 50' 27"	
16°	3 Marcelino - Isard	7h 53' 15"	
17°	144 Darder - De Carlo	7h 54' 49"	
18°	14 Pérez - Isard	7h 54' 51"	
19°	176 Padoini - Isard	7h 55' 13"	
20°	24 González - De Carlo	7h 56' 1"	
21°	62 Sampayo - De Carlo	7h 58"	
22°	160 Aldana - De Carlo	7h 59' 50"	
23°	94 "Messuti-Miliani" - Isard	8h 0' 4"	
24°	86 Brignone - Isard	8h 10' 32"	
25°	123 Fanelli - NSU S.	8h 11' 22"	
26°	26 Maggi - De Carlo Lin.	8h 18' 19"	
27°	109 Passetti - NSU S.	8h 18' 35"	
28°	134 Morganti - De Carlo L.	8h 23' 25"	
29°	96 Mayr - Isard	8h 23' 25"	
30°	78 Pardo - De Carlo	8h 24"	
31°	4 Sino - Isard	8h 24' 32"	
32°	106 Fenoglio - De Carlo	8h 25' 25"	
33°	10 Moscuca - De Carlo	8h 25' 25"	
34°	1 Verbiaci - NSU S.	8h 28' 43"	
35°	84 Kilbrecht - Isard	8h 41' 55"	
36°	50 "Kien" - De Carlo	8h 43' 42"	
37°	88 Laweyn - Isard	8h 48' 17"	
38°	19 Fornasiero - NSU S.	8h 57' 39"	
39°	168 "P. Mason" - De Carlo	9h 11' 21"	
40°	42 Wáscuez - De Carlo	9h 17' 51"	
41°	98 Dal Zotto - De Carlo	9h 34' 5"	
42°	58 Vittorioso - NSU S.	9h 37' 25"	
43°	54 Vigorini - NSU P.	9h 41' 57"	
44°	152 Rodríguez - Isard	9h 43' 47"	
45°	130 Riviera - De Carlo L.	9h 45' 12"	
46°	104 O'Connor - Isard	9h 52' 23"	
47°	165 Corso - BMW Isat. 300	10h 7' 27"	
48°	162 Coppola - Isard	10h 51' 22"	
49°	80 Nigrelli - NSU P.	10h 53' 52"	

CATEGORIA "B"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	310 Perkins - Renault 1093	6h 10' 13"	110,951
2°	284 González - Renault 1093	6h 23' 15"	107,170
3°	273 Vito - Saab 96 Sport	6h 32' 12"	104,730
4°	258 "Transfer" - A.U. 1000 S	6h 35' 50"	104,290

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
5°	276 Cárneva - A.U. 1000 S	6h 34' 52"	104,020
6°	224 Urriburu - Renault 1093	6h 41' 10"	102,390
7°	212 Vintini - A.U. 1000 S	6h 44' 36"	101,520
8°	226 Zanini - Renault 1093	6h 51' 30"	99,820
9°	318 Mulzer - A.U. 1000 S	6h 53' 43"	99,280
10°	251 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
11°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
12°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
13°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
14°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
15°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
16°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
17°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
18°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
19°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
20°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
21°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
22°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
23°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
24°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
25°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
26°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
27°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
28°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
29°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
30°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
31°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
32°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
33°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
34°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
35°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
36°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
37°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
38°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
39°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
40°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
41°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
42°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
43°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
44°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
45°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
46°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830
47°	296 Castellani - A.U. 1000 S	6h 57' 13"	
48°	244 Parisi - Renault 1093	7h 45"	
49°	256 Gimeno - Renault 1093	7h 1' 48"	
50°	241 "T. de Oza" - Saab 96 S	6h 55' 37"	98,830

CATEGORIA "C"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	429 "L. Olmedo" - Giulia GTA	5h 52' 6"	116,860
2°	450 Boydjani - Fiat 1500	5h 55' 53"	115,420
3°	474 Pedelabore - Fiat 1500C	5h 57' 28"	114,900
4°	520 Saccomano - Fiat 1500	5h 59' 21"	114,400
5°	406 Galluzzi - Fiat 1500	6h 03' 33"	113,910
6°	448 Marín - Fiat 1500 C	6h 03' 33"	113,910
7°	584 Martin - Fiat 1500 C	6h 5' 16"	112,450
8°	488 Castellani - Peugeot 403	6h 8' 57"	111,330
9°	486 Pasquini - Fiat 1500	6h 9' 52"	111,050
10°	577 Boschi - Cooper "S"	6h 12' 29"	110,270
11°	420 Namur - Fiat 1500	6h 13' 37"	
12°	516 Miller - Peugeot 403	6h 14' 50"	
13°	582 Weiss - Fiat 1500	6h 16' 5"	
14°	512 Losada - Peugeot 403	6h 17'	
15°	476 Franco - Fiat 1500	6h 17' 11"	
16°	536 Miotto - Peugeot 403	6h 22' 16"	
17°	438 Ramo - Fiat 1500	6h 23' 34"	
18°	550 "L. San" - Fiat 1500	6h 24' 4"	
19°	554 Galluzzi - Fiat 1500	6h 25' 32"	
20°	410 G. Garcia - Fiat 1500	6h 26' 18"	
21°	496 "Romy" - Peugeot 403	6h 27' 13"	
22°	560 Curuso - Fiat 1500	6h 28' 33"	

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
23°	495 Stessel - Volks. 1500 S	6h 30' 45"	
24°	508 "S. Sombra" - Fiat 1500	6h 31' 12"	
25°	430 Carranza - Fiat 1500	6h 31' 15"	
26°	466 Oddo - Fiat 1500	6h 31' 30"	
27°	415 "P. Block" - Cooper "S"	6h 31' 58"	
28°	418 Domínguez - Peugeot 403	6h 31' 55"	
29°	498 Bonich - Fiat 1500	6h 32' 59"	
30°	542 Evangelista - Fiat 1500	6h 32' 24"	
31°	432 Graziosi - Magneti III	6h 32' 59"	
32°	534 Eric - Fiat 1500	6h 33' 30"	
33°	454 Pacheco - Fis. 500	6h 39' 20"	
34°	412 Manganiello - Fiat 1500	6h 39' 35"	
35°	442 Larry - Fiat 1500	6h 41' 58"	
36°	443 Capasso - Giulia T.	6h 42' 11"	
37°	544 Sola - Fiat 1500	6h 43' 27"	
38°	450 "L. Martini" - Pgt 403	6h 47' 19"	
39°	446 Reyes - Isard 1204	6h 47' 19"	
40°	574 Caselli - Fiat 1500 C	6h 47' 32"	
41°	540 Estebáñez - Isard 1204	6h 48' 24"	
42°	524 Maniglia - Fiat 1500	6h 53' 43"	
43°	518 Mujica - Fiat 1500	6h 53' 59"	
44°	431 "E. Rock" - Cooper "S"	6h 54' 7"	
45°	533 Bonamico - Fiat 1500 C	6h 55' 14"	
46°	464 Bruni - Magnette III	7h 9' 16"	
47°	528 Gastaldi - Peugeot 403	7h 11' 22"	
48°	489 Carrera - Fiat 1500	7h 17' 54"	
49°	522 Treddi - Fiat 1500	7h 17' 50"	
50°	452 Reginato - Fiat 1500	7h 26' 6"	
51°	568 "P. Zanetta" - Fiat 1500	7h 39' 51"	
52°	468 Lodato - Fiat 1500	7h 58' 22"	
53°	530 Luna - Peugeot 403	7h 58' 52"	
54°	501 "E. Brucan" - Volvo P.544	8h 50' 18"	

CATEGORIA "D"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	630 Santamarina - Peugeot 404	5h 40' 42"	120,564
2°	632 Migliore - Peugeot 404	5h 50' 18"	117,250
3°	610 Bonanno - Peugeot 404	5h 51' 46"	116,770
4°	616 Juchet - Peugeot 404	5h 54' 52"	115,750
5°	648 Ottomendi - Peugeot 404	5h 59' 22"	114,300
6°	634 Urrutia - Peugeot 404	6h 14' 57"	109,550
7°	628 Licciardi - Peugeot 404	6h 17' 28"	108,820
8°	638 Aulet - Peugeot 404	6h 31' 25"	104,940
9°	608 Aulet - Peugeot 404	6h 49' 25"	100,320
10°	636 Lorenzutti - Peugeot 404	8h 26'	85,490
11°	620 González - Peugeot 404	9h 7' 50"	

CATEGORIA "E"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	713 Caballén - F. Mustang	5h 28' 20"	125,108
2°	707 Borchardt - Jaguar 3.8	5h 58' 35"	114,550
3°	708 Sancha - Chev. 400	6h 18' 28"	108,530
4°	714 Galeano - Chev. 400	6h 32' 15"	104,730
5°	706 "Vila-Lionetti" - Val. III	6h 37' 15"	103,390
6°	711 "T. Quevedo" - A. Romeo	7h 1' 17"	97,500
7°	712 Grieco - Chev. Super	7h 20' 30"	93,240
8°	716 Pilagatto - F. Falcon	8h 1' 17"	85,340

CLASIFICACION GENERAL PROGRESIVA POR CATEGORIA

CATEGORIA "A"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	12 Scaramella - De Carlo	13h 26' 10"	109,146
2°	120 "Pícora" - De Carlo	13h 44' 48"	106,700
3°	66 Estebáñez - De Carlo	14h 12' 52"	103,100
4°	52 "Cabello" - De Carlo	14h 13' 29"	103,010
5°	6 Ferreira - De Carlo	14h 16' 38"	102,700
6°	130 Del Federico - De Carlo	14h 30' 19"	100,100
7°	114 Elliot - De Carlo	14h 31' 31"	101,010
8°	122 Fossaroli - Isard	14h 41' 49"	99,712
9°	118 Petrabissi - Isard	14h 43' 33"	99,511

CATEGORIA "B"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	310 Perkins - R. Gordini 1093	11h 59' 53"	122,279
2°	284 González - R. Gordini 1093	12h 27' 29"	117,706
3°	276 Cárneva - A.U. 1000 S	12h 38' 27"	116,077
4°	273 Vito - Saab 96 Sport	12h 45' 12"	115,916
5°	212 Vintini - A.U. 1000 S	12h 43' 36"	115,232
6°	296 Castellani - A.U. 1000 S	12h 51' 33"	114,023
7°	251 "T. de Oza" - Saab 96 S	13h 16'	110,524
8°	224 Urriburu - R. Gordini 1093	13h 18' 17"	110,241

CATEGORIA "C"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	244 Parisi - Renault 1093	13h 26' 14"	109,126
2°	226 Zanini - Renault 1093	13h 27' 24"	108,912

CATEGORIA "C"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	429 "L. Olmedo" - Giulia GTA	11h 12' 25"	130,856
2°	474 Pedelabore - Fiat 1500C	11h 20' 42"	129,260
3°	520 Saccomano - Fiat 1500	11h 30' 43"	127,314
4°	406 Galluzzi - Fiat 1500	11h 34' 33"	126,690
5°	448 Marín - Fiat 1500 C	11h 39' 38"	125,700
6°	488 Castellani - Peugeot 403	11h 45' 25"	124,800
7°	486 Pasquini - Fiat 1500	11h 47' 22"	124,300
8°	577 Boschi - Cooper "S"	11h 53' 29"	126,100
9°	420 Namur - Fiat 1500	12h 4' 12"	121,500

CATEGORIA "D"

Clasif. N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr./km/h
1°	630 Santamarina - Peugeot 404	11h 3' 3"	132,705
2°	632 Migliore - Peugeot 404	11h 8' 33"	131,613

CATEGORIA "E"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
3°	616	Juchet - Peugeot 404	11h 15' 59"	130,101
4°	610	Bonanno - Peugeot 404	11h 18' 5"	129,715
5°	648	Ottomendi - Peugeot 404	11h 18' 36"	129,664
6°	634	Urrutia - Peugeot 404	11h 51' 6"	123,726
7°	628	Licciardi - Peugeot 404	11h 57' 33"	122,633
8°	608	Lagos - Peugeot 404	12h 36' 16"	116,320
9°	638	Aulet - Peugeot 404	12h 39' 17"	115,811
10°	636	Lorenzutti - Peugeot 404	14h 44"	104,617
11°	620	González - Peugeot 404	15h 13' 22"	96,327

RESULTADOS DE LA PRIMERA ETAPA

SAN JUAN - CATAMARCA: 725,9 km

CATEGORÍA "A"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	12	Scaramella - De Carlo	7h 8' 52"	101,740
2°	120	"Pleora" - De Carlo	7h 10' 59"	101,050
3°	52	"Cardo" - De Carlo	7h 18' 40"	99,928
4°	104	O'Connor - Isard 700	7h 26' 58"	97,440
5°	6	Ferreira - De Carlo	7h 27' 46"	97,250
6°	86	Estebanez - De Carlo	7h 28' 50"	97,030
7°	168	"P. Mason" - De Carlo	7h 27' 26"	97,170
8°	176	Paoloni - Isard 700	7h 50' 10"	92,630
9°	14	Pérez - Isard 700	7h 52' 4"	92,260
10°	129	Ratto - NSU S.P.	7h 53' 30"	91,980
11°	100	Moldes - Isard 700	7h 56'	
12°	18	Petrabisi - Isard 700	7h 58' 40"	
13°	62	Sampayo - De Carlo	7h 59' 47"	
14°	146	"Baldago" - Isard 700	8h 4' 47"	
15°	78	Pardo - De Carlo	8h 6' 51"	
16°	114	Elliot - De Carlo	8h 14' 49"	
17°	50	"Kieser" - De Carlo	8h 17' 23"	
18°	168	"Massou-Miller" - Isard	8h 37' 42"	
19°	26	Maggi - De Carlo	8h 42' 43"	
20°	96	Mayr - Isard 700	8h 42' 40"	
21°	8	Marcelino - Isard 700	9h 12' 21"	
22°	10	Moscon - De Carlo	9h 12' 21"	
23°	89	Lovoy - De Carlo	9h 12' 21"	
24°	162	Coppola - Isard 700	9h 15' 54"	
25°	84	Albrecht - Isard 700	9h 20' 31"	
26°	160	Aldana - De Carlo	9h 38' 38"	
27°	4	Silva - Isard 700	9h 50' 17"	
28°	134	Morganti - De Carlo	9h 50' 17"	
29°	148	Garau - De Carlo	9h 57'	
30°	1	Verbikey - NSU S.	10h 14' 47"	
31°	24	González - De Carlo	10h 18' 18"	
32°	106	Fenoglio - De Carlo	10h 26' 56"	
33°	58	Vittorio - NSU P.	10h 28' 30"	
34°	123	Faneli - NSU P.	10h 48' 30"	
35°	85	Corpo - BMW Isotta	10h 42' 30"	
36°	80	Nigrelli - NSU P.	11h 20' 49"	
37°	132	Rodríguez - Isard 700	11h 59' 10"	

CATEGORÍA "B"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	310	Perkins - Renault 1093	6h 32' 59"	110,829
2°	286	"Cacho" - Renault 1093	6h 35' 41"	110,070
3°	273	Vivo - Saab 96 Sport	6h 37' 19"	109,150
4°	284	González - Renault 1093	6h 40' 18"	108,800

5°	296	Castellani - A.U. 1000 S.	6h 41' 45"	108,410
6°	276	Cánuva - A.U. 1000 S.	6h 45' 42"	106,560
7°	212	Vicintini - A.U. 1000 S.	6h 52' 50"	105,720
8°	224	Uriburu - Renault 1093	7h 3' 59"	102,500
9°	226	Zanini - Renault 1093	7h 28' 28"	102,810
10°	251	De Oza - Saab 96 Sport	7h 12'	100,360
11°	242	Calcagno - A.U. 1000 S.	7h 21' 39"	
12°	267	Pérez - H. Glas "S" 1004	7h 22'	
13°	24	Malpazzi - A.U. 1000 S.	7h 22'	
14°	206	Peloya - A.U. 1000 S.	7h 27' 34"	
15°	318	Muñoz - A.U. 1000 S.	7h 28' 10"	
16°	245	Flores - Appia III	7h 31' 30"	
17°	274	Garibotti - A.U. 1000 S.	7h 36' 28"	
18°	304	Bolognini - A.U. 1000 S.	7h 33' 34"	
19°	240	"Santiago" - A.U. 1000 S.	7h 36' 42"	
20°	232	"El L. Puntano" - R. Gor.	7h 47' 31"	
21°	269	Moras - Renault RS	7h 47' 31"	
22°	302	Aiono - Renault 1093	7h 51' 44"	
23°	312	Varela - A.U. 1000 S.	8h 5' 20"	
24°	220	"R. Pereyra" - A.U. 1000 S.	8h 8' 32"	
25°	290	Noves - A.U. 1000 S.	8h 11' 21"	
26°	250	A.U. 1000 S.	8h 11' 21"	
27°	286	Grassini - A.U. 1000 S.	8h 23' 15"	
28°	208	Flagat - A.U. 1000 S.	8h 27' 10"	
29°	258	"Transfer" - A.U. 1000 S.	8h 52' 42"	
30°	254	Ferru - R. Gordani	9h 1' 54"	
31°	207	Onano - F. Abrah 850	9h 6' 9"	
32°	214	Berget - Fiat 1000	9h 23' 10"	

CATEGORÍA "C"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	508	"S. Sombra" - Fiat 1500	6h 7' 37"	118,476
2°	562	"Larry" - Fiat 1500	6h 7' 56"	118,370
3°	429	"L. Olmedo" - Giulia GTA	6h 11' 21"	117,300
4°	520	Saccomani - Fiat 1500	6h 17' 38"	117,330
5°	406	Galluzzi - Fiat 1500	6h 17' 43"	115,300
6°	524	Manin - Fiat 1500	6h 20' 7"	114,250
7°	448	Marin - Fiat 1500	6h 21' 21"	114,280
8°	684	Martin - Fiat 1500	6h 23' 5"	113,680
9°	476	Ranno - Fiat 1500	6h 23' 54"	113,450
10°	438	Ranno - Fiat 1500	6h 30' 38"	111,490
11°	430	Carranza - Fiat 1500	6h 31' 32"	
12°	568	"P. Zanetti" - Fiat 1500	6h 33' 20"	
13°	488	Castañón - Peugeot 403	6h 35' 5"	
14°	496	"Romy" - Peugeot 403	6h 35' 21"	
15°	454	Galluzzi - Isard 1204	6h 37' 36"	
16°	490	Boydjian - Fiat 1500	6h 38' 8"	
17°	512	Losada - Peugeot 403	6h 39' 40"	
18°	495	Stessal - Volkswagen	6h 41' 42"	

19°	516	Miller - Peugeot 403	6h 42' 52"	
20°	577	Boschi - A. M. Cooper	6h 45' 43"	
21°	410	Pascualini - Fiat 1500	6h 48' 53"	
22°	486	García - Fiat 1500	6h 50' 31"	
23°	420	Namur - Fiat 1500	6h 59' 11"	
24°	443	Capasso - A. R. Giulia	6h 59' 7"	
25°	415	"P. Block" - Cooper "S"	7h	
26°	418	Dominguez - Peugeot 403	7h 0' 21"	
27°	450	"L. Mariani" - Peugeot 403	7h 1' 9"	
28°	467	Losada - Cooper "S"	7h 3' 34"	
29°	446	Reyes - Isard 1204	7h 4' 3"	
30°	431	"R. Kock" - Cooper "S"	7h 5' 31"	
31°	560	Nurro - Fiat 1500	7h 7' 26"	
32°	446	Estebanez - Isard 1204	7h 15' 13"	
33°	518	Mujica - Fiat 1500	7h 25' 11"	
34°	464	Burn - Magnette III	7h 26' 4"	
35°	544	Soler - Fiat 1500	7h 29' 52"	
36°	574	Caselli - Fiat 1500	7h 36' 46"	
37°	528	Gastaldi - Peugeot 403	7h 41' 6"	
38°	480	Carretero - Fiat 1500	7h 46' 45"	
39°	432	Gracioli - Magnette III	7h 48'	
40°	522	Tracchi - Fiat 1500	7h 52' 46"	
41°	538	Namur - Fiat 1500	8h 40' 23"	
42°	542	Evangelista - Fiat 1500	8h 52' 50"	
43°	454	Palegato - Fiat 1500	8h 16' 28"	
44°	501	"Brucan" - Volvo P. 544	8h 32' 25"	

CATEGORÍA "D"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	630	Santamarina - Peugeot 404	5h 56' 20"	122,228
2°	632	Migliore - Peugeot 404	5h 56' 28"	119,173
3°	648	Olamendi - Peugeot 404	6h 6' 19"	118,891
4°	634	Urrutia - Peugeot 404	6h 22' 55"	113,764
5°	608	Lagos - Peugeot 404	6h 52' 46"	105,602
6°	620	Allet - Peugeot 404	7h 7' 53"	101,781
7°	636	Lorenzetti - Peugeot 404	7h 14' 2"	100,301
8°	638	Aulet - Peugeot 404	7h 27' 22"	97,351

CATEGORÍA "E"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	713	Cabalen - F. Mustang 64	5h 50' 32"	124,250
2°	708	Sanchez - Chev. 400	6h 44' 32"	107,662
3°	706	"Vila-Lonetti" - Val. III	6h 47' 47"	107,014
4°	712	Grigio - Chev. Super	7h 32' 3"	96,341
5°	714	Palegato - Chev. 400	7h 39' 47"	94,721
6°	716	Gilgano - F. Falcon	8h 28' 2"	85,731

CLASIFICACION GENERAL PROGRESIVA POR CATEGORÍA

CATEGORÍA "A"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	12	Scaramella - De Carlo	20h 34' 51"	106,578
2°	120	"Pleora" - De Carlo	20h 55' 7"	104,816
3°	52	"Cardo" - De Carlo	21h 31' 32"	101,119
4°	86	Estebanez - De Carlo	21h 44' 26"	100,823
5°	6	Ferreira - De Carlo	22h 27' 38"	97,689
6°	129	Ratto - NSU S.P.	22h 27' 38"	97,689
7°	18	Petrabisi - Isard 700	22h 42' 13"	96,514
8°	114	Elliot - De Carlo	23h 5' 50"	94,946
9°	100	Moldes - Isard 700	23h 16' 1"	94,233
10°	62	Sampayo - Isard 700	23h 41' 14"	92,516
11°	146	"Baldago" - De Carlo	23h 54' 49"	
12°	176	Paoloni - Isard 700	23h 57' 59"	
13°	14	Pérez - Isard 700	24h 10' 19"	
14°	104	O'Connor - Isard 700	24h 19' 7"	
15°	96	"M. Miller" - Isard 700	24h 56' 55"	
16°	8	Marcelino - Isard 700	24h 56' 55"	
17°	78	Pardo - De Carlo	24h 57' 46"	
18°	26	Maggi - De Carlo Lim.	25h 4' 54"	
20°	160	Aldana - De Carlo	25h 20' 56"	

CATEGORÍA "B"

Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	310	Perkins - Renault 1093	18h 32' 34"	118,234
2°	284	González - Renault 1093	18h 42' 47"	114,614
3°	273	Vivo - Saab 96 Sport	19h 16' 21"	113,750
4°	276	Cánuva - A.U.	19h 27' 09"	112,700
5°	296	Castellani - A.U.	19h 33' 18"	112,114
6°	212	Vicintini - A.U.	19h 36' 26"	111,800
7°	286	"Cacho" - Renault 1093	20h 19' 32"	107,800

8°	224	Uriburu - Renault 1093	20h 22' 16"	107,620
9°	251	"T. de Oza" - Saab 96 S.	20h 28'	107,148
10°	226	Zanini - Renault 1093	20h 32' 52"	106,610
11°	206	Peloya - A.U.	21h 0' 14"	104,314
12°	118	Muñoz - A.U.	21h 1' 9"	104,300
13°	242	Calcagno - A.U.	21h 16' 37"	
14°	24	Malpazzi - A.U.	21h 16' 37"	
15°	245	Flores - Appia 3	21h 42' 51"	
16°	290	Noves - A.U.	21h 49' 22"	
17°	304	Bolognini - A.U.	21h 49' 25"	
18°	490	Boydjian - Fiat 1500	21h 49' 25"	
19°	258	"Transfer" - A.U.	21h 52' 52"	
20°	250	Gini - A.U.	22h 9' 20"	

CATEGORÍA "C"

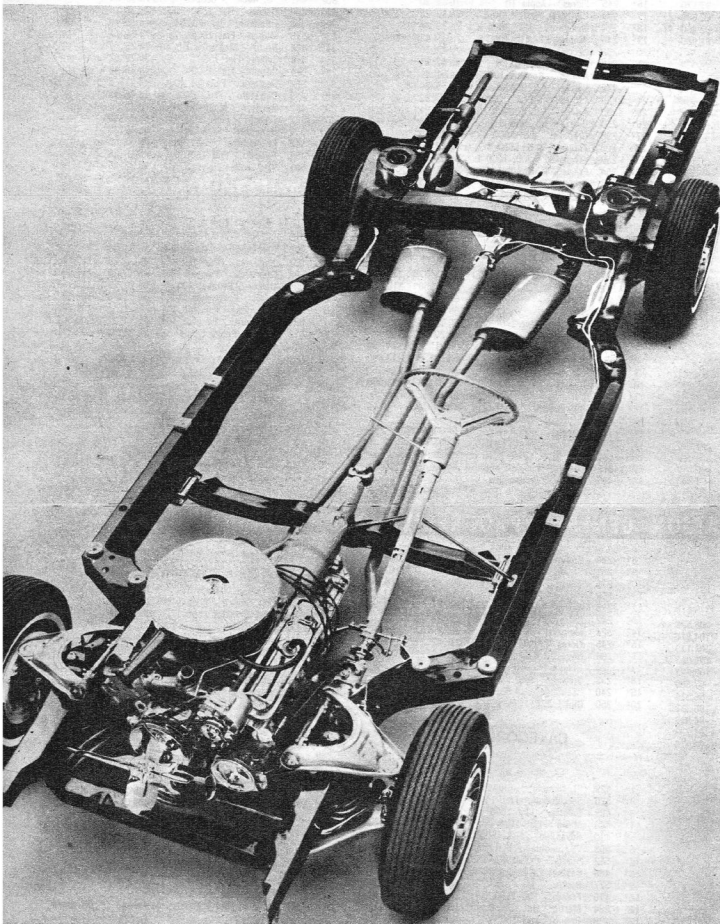
Clasif.	N°	Corredor y Marca	Tiempo	Pr. km/h
1°	429	"L. Olmedo" - Giulia GTA	17h 23' 27"	126,066
2°	520	Saccomani - Fiat 1500	17h 48' 21"	123,100
3°	406	Galluzzi - Fiat 1500	17h 52' 16"	122,600
4°	448	Marin - Fiat 1500	18h 0' 42"	121,700
5°	490	Boydjian - Fiat 1500	18h 10' 6"	120,600
6°	524	"S. Sombra" - Fiat 1500	18h 12' 21"	120,400
7°	508	"Larry" - Fiat 1500 C	18h 16' 21"	119,980
8°	488	Castañón - Peugeot 403	18h 20' 27"	119,200
9°	577	Boschi - A. M. Cooper "S"	18h 28' 12"	119,200
10°	476	Francis - Fiat 1500	18h 31' 15"	118,300
11°	584	Martin - Fiat 1500 C	18h 32' 26"	118,200
12°	438	Ranno - Fiat 1500	18h 34' 50"	117,900
13°	554	Galluzzi - Isard 1204	18h 49' 39"	
14°	526	Pascualini - Fiat 1500	18h 50' 58"	
15°	496	"Romy" - Peugeot 403	18h 58' 44"	
16°	430	Carranza - Fiat 1500	18h 52' 57"	
17°	524	Losada - Fiat 1500 C	19h 7' 44"	114,800
18°	512	Losada - Peugeot	18h 58' 50"	
19°	516	Miller - Peugeot 403	19h 1'	

20°	495	Stessal - Volk. 1500 S	19h 11' 28"	
21°	410	García - Fiat 1500	19h 18' 31"	
22°	420	Namur - Fiat 1500	19h 29' 57"	
23°	443	Capasso - Giulia TI	19h 31' 12"	
24°	415	"P. Block" - Cooper "S"	19h 33' 30"	
25°	560	Nurro - Fiat 1500	19h 59' 16"	
26°	418	"R. Kock" - Cooper "S"	20h 9' 55"	
27°	446	Reyes - Isard 1204	20h 17' 2"	
28°	432	Gracioli - Magnette III	20h 29' 39"	
29°	450	"L. Mariani" - Peugeot 403	20h 29' 52"	
30°	540	Estebanez - Isard 1204	20h 47' 55"	

CATEGORÍA "D"

Presentamos los **PONTIAC 1966**

4 motores, 3 transmisiones,



Chasis del Pontiac Tempest 1966.

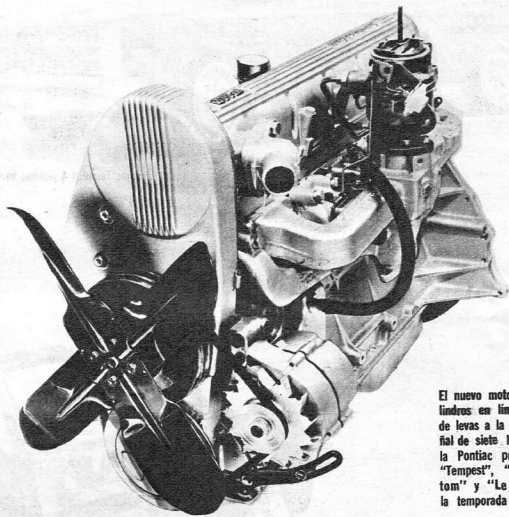
LA FAMILIA PONTIAC, QUE SIEMPRE SE DISTINGUIÓ POR SER UNA DE LAS MÁS NUMEROSAS DEL GRUPO GM, SE HA ENRIQUECIDO CON SIETE NUEVOS MODELOS QUE SERÁN PUESTOS EN VENTA EL AÑO QUE VIENE. AL MISMO TIEMPO SE INTRODUCIERON DIVERSAS MODIFICACIONES TÉCNICAS Y ESTILÍSTICAS EN LOS MODELOS EXISTENTES. PARA SU "AUTO INTERMEDIO", EL TEMPEST, QUE COMPARTE CON EL LE MANS Y EL GTO UN ENTREJE COMÚN DE 2.921 MM, LA PONTIAC HA CONCEBIDO UN MOTOR ENTERAMENTE NUEVO DE SEIS CILINDROS EN LINEA, MIENTRAS QUE TODAS LAS CARROCERÍAS PRESENTAN LÍNEAS MÁS FLUIDAS Y DIMENSIONES MAYORES. ENTRE LOS MODELOS MÁS GRANDES FIGURA UNA NUEVA SERIE DENOMINADA "2 + 2", DE CARACTERÍSTICAS DEPORTIVAS Y DE ALTAS PERFORMANCES. FINALMENTE, PARA SUS MODELOS DE GRAN CATEGORÍA, LA PONTIAC HA PREFERIDO LIMITARSE A LOS RETOQUES DE LAS CARROCERÍAS. MERECE DESTACARSE QUE TODAS ELLAS VIENEN AHORA EQUIPADAS CON CINTURONES DE SEGURIDAD, EN LOS ASIENTOS DELANTEROS Y TRASEROS, UN ESPEJO RETROVISOR EXTERNO, UN LIMPIAPARABRISAS DE DOS VELOCIDADES Y UN TABLERO DE INSTRUMENTOS RECUBIERTO POR UN MATERIAL ELÁSTICO ANTIRREFLECTANTE.

TEMPEST, LE MANS, GTO.

CARROCERÍAS completamente nuevas y un motor de seis cilindros, de concepción muy moderna, son las características más salientes de la línea Tempest, cuyo

8 tipos y 33 modelos...

chasis perimétrico (unido al casco de la carrocería por medio de "silent-blocks", a fin de aislar aún más el habitáculo de los ruidos de rodamientos) se mantiene igual en los modelos Le Mans y GTO. Contrariamente a su predecesor de 3,5 litros, el nuevo motor de seis cilindros en línea dispone de un árbol de levas a la cabeza, que, junto con el seis cilindros Kaiser-Jeep, es uno de los dos motores, de este único tipo, construidos actualmente en los Estados Unidos. Su concepción es muy interesante por varias razones: el árbol de levas es accionado por una correa dentada de neoprene que actúa, al mismo tiempo, sobre un árbol auxiliar que asegura el funcionamiento del distribuidor de encendido y de las bombas de nafta y aceite, las que están agrupadas en un block compacto, fácilmente desmontable. En cuanto a las válvulas, que son paralelas entre sí pero tienen una inclinación de 15° debido a la forma diedrica de las cámaras de combustión, son accionadas por medio de pequeños balancines. Este nuevo motor tiene una carrera bastante reducida de 82,55 mm y un diámetro de 98,42 mm, lo que totaliza una cilindrada de 3.769 cc. Con su cigüeñal de siete



El nuevo motor, de seis cilindros en línea, con árbol de levas a la cabeza y cigüeñal de siete bancadas, que la Pontiac presenta en el "Tempest", "Tempest Custom" y "Le Mans" para la temporada 1966.



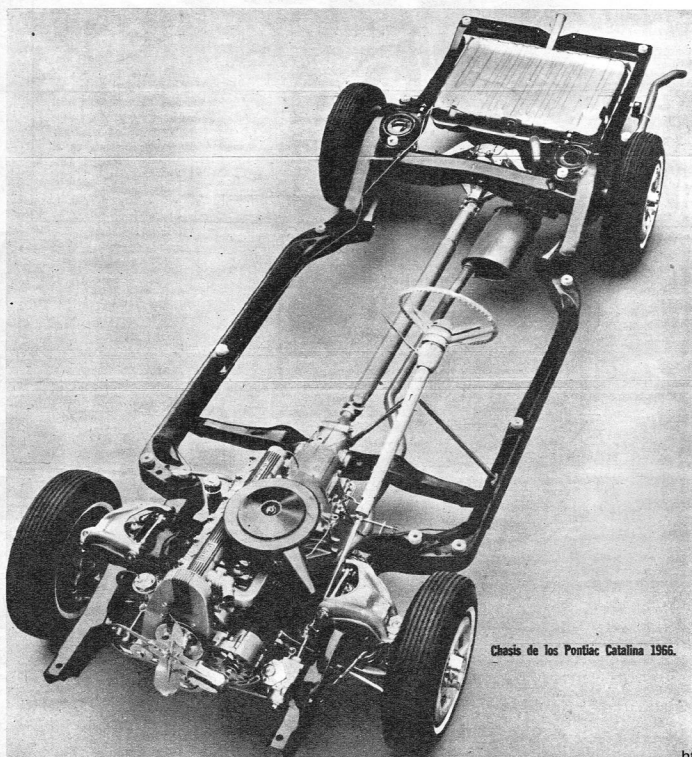
Pontiac Tempest GTO convertible 1966.



Pontiac Tempest 4 puertas hardtop 1966.

bancadas puede funcionar a regímenes relativamente altos, y con un carburador invertido simple y relación de compresión de 9:1, dispone de 167 HP (SAE) a 4.700 rpm con una cupla máxima de 29,81 kgm (SAE) a 2.600 rpm. A pedido especial, la relación de compresión puede ser llevada a 10,5:1 y en combinación con un nuevo carburador Rochester "Quadrajel", de cuatro cuerpos, la potencia alcanza los 210 HP a 5.200 rpm, mientras que la cupla máxima llega a 31,46 kgm (SAE) a 3.800 rpm. El nuevo motor de seis cilindros forma parte del equipo de serie de los Tempest y de los Le Mans, pero estos modelos también se pueden obtener con el motor V8 que los equipaba hasta el año pasado. Con un diámetro de 94,46 mm, y una carrera de 95,15 mm, este motor, de 5 bancadas, tiene una cilindrada de 5.432 cc y según esté alimentado por un carburador de doble cuerpo (relación de

CASI 7 LITROS



Chasis de los Pontiac Catalina 1966.

En el gran Pontiac Catalina, el motor estándar sigue siendo el del GTO, con una relación de compresión disminuida de 10,75:1 a 8,6:1 y una potencia limitada a 260 HP (SAE) a 4.600 rpm pero, también en este caso, las variantes son numerosas: con una relación de compresión de 10,5:1 y un carburador de cuatro cuerpos, el mismo motor puede desarrollar una potencia de 338 HP (SAE) a 5.000 revoluciones por minuto.

Por otra parte, el automóvil se ofrece, también, con un motor V8 de 6,9 litros (diámetro 103,98 mm, carrera 101,50 mm) que es tratado a su vez en tres versiones: la primera desarrolla 343 HP (SAE) a 4.600 rpm, con una cupla de 63,34 kgm (SAE) a 2.800 rpm; la segunda, que se distingue por una relación de compresión aumentada de 10,5 a 10,75:1 y una alimentación realizada por medio de tres carburadores invertidos de doble cuerpo, dispone de 361 HP (SAE) a 4.800 rpm, mientras que la tercera, que posee un árbol de levas "high performance", desarrolla 381 HP (SAE) a 5.000 revoluciones por minuto.

Para estas dos últimas versiones la cupla motor no sufre ninguna variación, pero se presenta, respectivamente, a 3.200

compresión 9,2:1) o de cuadruple cuerpo (relación de compresión 10,5:1 y doble escape), su potencia oscila entre los 253 HP (SAE) a 4.600 rpm y los 289 HP (SAE) a 5.000 rpm. El GTO, por su parte, ha conservado su motor V8 de 6.375 cc de cilindrada, pero, también en este caso, existen dos versiones: la primera desarrolla 340 HP (SAE) a 5.000 rpm, mientras que la segunda recurre a tres carburadores invertidos, de doble cuerpo, para lograr sus 365 HP (SAE) y su impresionante dupla de 58,51 kgm (SAE) a 3.600 rpm.

Para todas las líneas Tempest, Le Mans y GTO la transmisión de serie está compuesta por una nueva caja de tres velocidades enteramente sincronizadas con comando debajo del volante pero, como equipo opcional, existe una caja de cuatro relaciones con comando central y la transmisión automática Tempest Torque con caja planetaria de dos relaciones.



Pontiac Tempest Le Mans 2 puertas hardtop 1966.

PARA EL CATALINA

y 3.600 rpm. También en este caso la transmisión estándar está compuesta por la nueva caja de tres velocidades pero, a pedido especial, puede ser reemplazada por una de cuatro relaciones o por la transmisión automática Turbo Hydra Matic de tres relaciones planetarias.

El prestigioso Catalina, que se puede obtener con varias carrocerías diferentes (3 berlinas, 2 rurales, 1 cupé y 1 cabriolé), es el modelo elegido por la Pontiac para coronar su programa. El mismo chasis perimétrico, de una distancia entre ejes de 3.073 mm, se utiliza en el nuevo "2 + 2" y en el "Grand Prix". El primero, que es en realidad un confortable 5 plazas pero que constituye el modelo más deportivo de la línea Pontiac actual, recibe de fábrica el motor de 6,9 litros en una de sus tres versiones, y la carrocería es tratada nada más que como cupé y como cabriolé. En cuanto al Grand Prix, también él está disponible con las diferentes ejecuciones del motor de 6,9 litros, pero, en su versión estándar, utiliza el motor de 6,3 litros de 338 HP (SAE) de potencia. Finalmente, la gama de motores Grand Prix se encuentra también en el "Star Chief", cuya serie comprende un nuevo cupé "Executive", y en el "Bonneville", cuyo entreje común alcanza, esta vez, los 315 cm.

ETIENNE CORNIL



Pontiac Catalina 4 puertas hardtop 1966.

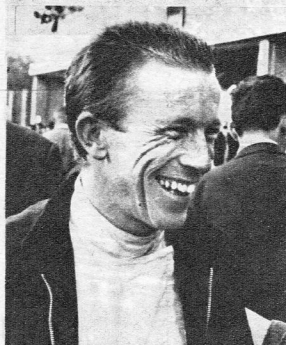


Pontiac Bonneville convertible 1966.



Pontiac Grand Prix 1966.

GRAN PREMIO DE MÉXICO



Richie Ginther

Primer Triunfo Japonés en F1

El pasado domingo 24 de octubre se disputó la última prueba con puntaje para el Campeonato Mundial de Pilotos. El Gran Premio de México, si bien no alteró las posiciones principales del campeonato, sirvió para que la Honda viera por fin premiados sus esfuerzos. El piloto norteamericano Richie Ginther se adjudicó con un monoplaza de dicha marca la prueba disputada en el circuito de Magdalena Mixhuca.

Luego del abandono del campeón, Jim Clark, el primer puesto pasó a manos de Ginther, quien lo mantuvo hasta el momento de cruzar la línea de llegada. En la 39ª vuelta, el volante norteamericano estableció el record de vuelta con un promedio de 157,200 km/h. Segundo se clasificó otro volante estadounidense: Dan Gurney, piloteando un coche Brabham.



Dan Gurney



Honda Fórmula 1

LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m\$
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	265.000
Super 4 puertas	1948/49	290.000
Super 4 puertas	1950	320/350.000
Super 4 puertas	1954	420/450.000
Super 4 puertas	1956	540.000
Super 4 puertas	1958	620.000
Super 4 puertas	1960	910.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	180.000
4 puertas	1942	185/200.000
4 puertas	1946	250/270.000
Cupé de Ville	1954	560/580.000
Cupé de Ville	1960	1.075.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	270.000
4 puertas	1946/47	380/400.000
Fleetline	1947	470.000
4 puertas	1950	675.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	625.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	705.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	680.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1959	780.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	955.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.460.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.350.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000
Imperial 8 cil.	1959	950.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	300.000
4 puertas (chico)	1947	355.000
4 puertas	1953	380/400.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	500.000
DODGE		
4 puertas	1947	300/340.000
4 puertas	1951	340/370.000
FORD		
Cupé convertible	1940	260/280.000
2 puertas	1941/42	350.000
4 puertas	1941/42	355.000
Cupé sedan	1946/47	350.000
2 puertas	1946/47	380/410.000
4 puertas	1946/47	455.000
Cupé sedan	1951	420/450.000
4 puertas	1953	440/450.000
4 puertas	1954	480.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1960	960.000
Galaxie 8 cil. - c. aut.	1960	925.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1961	1.100.000
4 puertas		
HUDSON		
4 puertas	1946/47	210/230.000
4 puertas	1948	250/270.000
MERCURY		
4 puertas	1940	300.000
Cupé convertible	1946/47	390.000
Monterrey 2 puertas	1946/47	460.000
Monterrey 4 puertas	1951	490.000
Monterrey 4 puertas	1953	490/510.000
Monterrey 4 puertas	1956	560.000
Monterrey 4 puertas	1957	620.000
Monterrey 4 puertas	1958	690.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	240/260.000
4 puertas	1948/49	240/270.000
4 puertas	1950/51	1100
Cupé sedan	1955	390/410.000

Marcas y modelos	Año	m\$
4 puertas	1955	460.000
88 4 puertas	1956	550.000
88 cupé sedan	1956	620/660.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	460/490.000
4 puertas	1961	590.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	280/300.000
4 puertas	1948/49	310/340.000
4 puertas - c. aut.	1951	400.000
4 puertas - c. mec.	1951	430.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	250/270.000
4 puertas	1948	280/310.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

AUTOAR		
Sedan	1956/57	195.000
Sedan	1960	255.000
Rural	1960	250.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	350/390.000
6 cil. - 4 puertas	1962	400/450.000
CITROEN		
2 CV	1960	285.000
2 CV	1961	325.000
2 CV	1962	340/370.000
2 CV	1963	380/410.000
2 CV	1964	425/450.000
CHEVROLET		
400	1962	780/830.000
400	1963	840/880.000
400	1964	930/955.000
DE CARLO		
600	1960	240.000
700	1960	280/310.000
700	1961	300/340.000
Cupé BMW	1961	400.000
700	1962	340/380.000
700	1963	360/390.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	520/560.000
1500 4 puertas	1961	580/610.000
1500 4 puertas	1962	630/660.000
1500 4 puertas	1963	680/710.000
1500 4 puertas	1964	740/770.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
DKW		
Cupé sedan	1956	380/410.000
4 puertas	1958	400/440.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	500/525.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	680.000
Fissore sport	1964	840.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	280/300.000
IKA	1958	310/340.000
IKA	1959	330/360.000
IKA	1960	430.000
IKA	1961	470.000
IKA	1962	490/510.000
IKA	1963	540/560.000
IKA	1964	610/640.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	280/300.000
1100 4 puertas	1960	415/450.000
750 2 puertas	1961	350/370.000
1100 4 puertas	1961	470/500.000
750 2 puertas	1962	410.000

AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m\$n
1100 4 puertas	1962	550/570.000
750 2 puertas	1963	410/440.000
1100 4 puertas	1963	620/650.000
1500 Gran clase 4 puertas	1963	720/740.000
750 2 puertas	1964	490.000
1500 Gran Clase	1964	800/820.000
Rural Familiar	1964	875.000
FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puertas	1962	800/840.000
Falcon 6 cil. - 4 puertas	1963	860/900.000
Falcon 6 cil. - 4 puertas	1964	950/970.000
GRACIELA		
2 puertas	1957	150/170.000
2 puertas	1958/59	190/210.000
2 puertas	1962	340/360.000
HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	330/360.000
1100 rural 2 puertas	1961	350/370.000
HEINKEL		
Microcupé	1958/59	105/115.000
Microcupé	1960/61	115/130.000
ISARD		
300	1958/59	180/195.000
400 2 puertas	1960/61	145/170.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000
700 2 puertas	1962	320/340.000
700 Rural	1962	340/360.000
700 2 puertas	1963	360/380.000
JEEP		
KA	1957	230/250.000
KA	1958/59	280/310.000
KA	1960/61	340/370.000
KA	1962	390/410.000
KAISER		
Carabela	1958	335/360.000
Carabela	1959	370/390.000
Carabela	1960	450.000
Carabela	1961	480/510.000
Rambler C. Custom	1962	640/670.000
Rambler C. Country	1962	680/700.000
Rambler Ambass.	1962	740/770.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000
Rambler C. Country	1963	780.000
Rambler Ambass.	1963	850/880.000
Rambler C. Custom	1964	870.000
Rambler C. Country	1964	900/930.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000
NSU		
Prinz 24 HP	1958	230/250.000
Prinz 34 HP	1960	250/280.000
Prinz 34 HP	1961	310.000
Prinz 34 HP	1962	320/340.000
Prinz 34 HP	1963	360/380.000
PEUGEOT		
403	1956/57	435/460.000
403	1958/59	485/520.000
403	1960	575.000
403	1961	630/650.000
403	1962	660/680.000
404	1962	700/730.000
403	1963	725/750.000
404	1963	800/830.000
404 Rural	1963	925.000
404	1964	820/850.000
404	1964	900/930.000
404 Rural	1964	970.000
RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	300/320.000
Dauphine 4 puertas	1961	340/360.000
Dauphine 4 puertas	1962	380/400.000
Gordini 4 puertas	1962	410/440.000
Dauphine 4 puertas	1963	420/450.000
Gordini 4 puertas	1963	500.000
Dauphine 4 puertas	1964	460/510.000
Gordini 4 puertas	1964	530/550.000
4 L	1964	470.000

Marcas y modelos	Año	m\$n
VALIANT		
I	1962	830/850.000
II	1963	900/930.000
III	1964	1.075.000

AUTOMÓVILES EUROPEOS

BORGWARD		
Isabella	1956	400/420.000
Isabella	1957	420/450.000
Isabella	1958	470/490.000
Isabella	1960	520.000
CITROEN		
11 ligero	1946/47	230/250.000
2 CV	1958	265.000
FIAT		
1100 4 puertas	1958	360/380.000
600 2 puertas	1958	260/280.000
HILLMAN		
4 puertas	1947	150.000
4 puertas	1950	210.000
4 puertas	1956	270/290.000
4 puertas	1956	315.000
MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	420/450.000
4 puertas naftero	1953	300/340.000
220 4 puertas	1953	380.000
300 4 puertas	1953	440/460.000
220 S 4 puertas	1959	900/940.000
220 S 4 puertas	1961	1.650.000
220 S 4 puertas	1962	2.250.000
220 S 4 puertas	1963	2.800.000
220 S 4 puertas	1964	3.300.000
OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	410.000
Rural	1956/57	450.000
Rural	1958	540/560.000
Rekord 2 puertas	1959	500/520.000
Rural	1959	540/560.000
Rekord 2 puertas	1960	580/600.000
Kapitan 4 puertas	1961	610.000
Rekord 2 puertas	1961	630/650.000
Rural	1961	700.000
Rekord 4 puertas	1961	680.000
SIMCA		
4 puertas	1955	280/300.000
Rural	1955	305.000
Rural	1956	320/340.000
4 puertas	1958	380.000
TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	365.000
17 M 4 puertas	1958/59	510.000
17 M rural	1958/59	550.000
17 M 2 puertas	1958/59	500.000
17 M 2 puertas	1959	570.000
17 M 2 puertas	1961	620/640.000
17 M 4 puertas	1961	640/680.000
17 M rural	1961	710/730.000
17 M 4 puertas	1962	740/760.000
17 M rural	1962	800.000
VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1951	340/360.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	450.000
Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	470.000
VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	550/570.000
Export 2 puertas	1961	560/580.000
Export 2 puertas	1962	620/640.000
1500 2 puertas	1962	775.000



Cigarros y Fórmula 1.

La comisión deportiva lo había comisionado para dar la señal de llegada al ganador del Gran Premio de los Estados Unidos y, subestimando la velocidad de las modernas máquinas, se había alejado unos metros de la pista para disfrutar de un aromático habano. Repentinamente, el ruido del B.R.M. de Graham Hill lo hizo volver de inmediato a la realidad. En el apuro por cumplir su misión no tuvo tiempo para abandonar el cigarro y uno de nuestros fotógrafos logró esta curiosa toma.

GRAN
CARRERA
BÚSQUEDA
DEL
TESORO
pro - viaje
FIN
DE CURSO
5º Año

Colegio León XIII
Dorrego 2112 - Bs. As.

Sábado
30 de octubre
13.30 horas

INSCRIBASE

RINCÓN DE

ham de Siffert. Numerosos fueron los abandonos, entre los que se contó el del especialista inglés Peter Westbury. Merecen destacarse las actuaciones de los Abarth, que triunfaron en varias categorías.

Los volantes estadounidenses de stock-cars (velocísimas carreras disputadas en circuitos cerrados, con automóviles de serie, preparados especialmente) contarán desde ahora con un mayor margen de seguridad, gracias al uso obligatorio del "doble neumático" o "neumático del neumático". Por decisión de la NASCAR (la mayor asociación de corredores de stock-cars de Estados Unidos), el uso del neumático interior es obligatorio del lado derecho, y se está considerando su adopción en las cuatro ruedas. Según los expertos en la materia, el neumático doble —que no es más que un neumático dentro de otro de mayor diámetro, separados por una cámara de aire a presión— ofrecerá al piloto una probabilidad del 50 por ciento de lograr controlar el auto en caso de sufrir un reventón. Fue la Goodyear la primera en promover una campaña tendiente a la adopción de estas unidades para las carreras. En las "500 Millas de Daytona", disputadas el 14 de febrero de este año, el neumático interno "Lifeguard" recibió su bautismo de fuego y tuvo oportunidad de demostrar su utilidad. Dos pilotos, a pesar de haber sufrido serios daños en las cubiertas exteriores, lograron completar la prueba sin disminuir la velocidad. Uno de ellos, Darl Dieringer, cuyo Mercury 64 reventó un neumático exterior mientras marchaba a 250 km/h, logró terminar las cinco vueltas al circuito en estas condiciones gracias al "neumático doble".

El piloto sudaficano Tony Maggs anunció que piensa abandonar las carreras de automóviles. Según parece,

tomó tal decisión luego del accidente que sufrió el pasado mes de junio en Sudáfrica, en el que, si bien Maggs salió ileso, causó la muerte de un niño que estaba entre el público.

El conductor, de 28 años de edad, inició su carrera deportiva en 1958 con un Austin Healey, en las pistas de su país. Luego fue a Inglaterra donde, en 1960 y 1961, se destacó en las competencias de Fórmula Junior, manejando un Cooper. En 1962 y 1963, integró el equipo Cooper de Fórmula 1 con el mismo equipo que había obtenido en la categoría Junior. En 1964, abandonó la Cooper y participó en carreras de F2 y F1, con su Lola y su BRM, formando además pareja con Piper en un Ferrari, en las carreras de GT y Prototipos. En 1965 obtuvo un tercer puesto en las "12 Horas de Sebring", siempre acompañado por Piper en la Ferrari, y un segundo puesto en el Gran Premio de Roma, con su Lola F2.

Mientras efectuaba vueltas de prueba en la pista de Milwaukee, Jim Hurtubise, el veterano corredor de Indianapolis, sufrió un accidente, del que salió con una herida en una pierna. Su máquina se descontroló y fue a estrellarse contra un muro. Pareciera que la pista de Milwaukee y Hurtubise no congeniaran, ya que el año pasado también sufrió un grave accidente.

En las "500 Millas de Watkins Glen" salió vencedor el equipo Harold Kerk-A. Koveski, en un Cobra AC que cubrió las 218 vueltas de la prueba (alrededor de 806 kilómetros) a una media de 151,101 km/h. Durante seis vueltas, los vencedores tuvieron que ceder la delantera a Don Yenko, que pilotaba un Chevrolet Corvette, pero en las 212 vueltas restantes dominaron ampliamente, estableciendo, también, el récord de vuelta. Kerk fue "co-equipar" de Jo Schlesier en los 2.000 kilómetros de Daytona.

RADIO ARGENTINA

MUSICA DE ACTUALIDAD

UNA VENTANA AL EXITO

Lunes a Viernes: 15 horas

Animación: Antonio Barros

LA PLATA EN EL AIRE

Lunes a Viernes: 12.30 horas

Sábados: 21 horas

Animación: Juan Carlos Ravasso

EL PROGRAMA DE
MARTHA Y SILVIO

Martes y Jueves: 14 horas

Animadores: Martha Moreno

Silvio Soldán

con Daniel Durán

PROGRAMAS EN LA
AVANZADA DE LA
RADIOFONIA ARGENTINA



Gran Premio y sicosis colectiva



HASTA EL más calmado de los conductores se siente algo influido después de presenciar una carrera automovilística. En la mayoría de los casos, felizmente, la prudencia prevalece sobre el deseo de emular las performances de los "ases" de nuestro automovilismo, pero existe un grupo de fanáticos, que, enardecidos por la "música" de los motores, inicia luego de finalizadas las competencias verdaderas carreras individuales en las rutas.

Calculamos la diferencia entre el número de espectadores que arrastra una carrera de TC, por ejemplo, y el Gran Premio; suponemos una misma distribución porcentual de "fanáticos" entre los espectadores, y comprendemos fácilmente el peligro que esta sicosis representa. Ya empezamos a descubrir en los talleres sus tristes consecuencias: el documento fotográfico muestra el auto de un amante del deporte automotor que quiso recorrer la ruta del Gran Premio, pero se olvidó de colocar los caños de protección. Admitimos que la "fiebre de la velocidad" es uno de los males más contagiosos, del que ni nosotros mismos estamos totalmente exentos, pero pedimos a nuestros lectores que pongan su mejor buena voluntad para evitar el "contagio", por el bien de ellos mismos y de los demás usuarios de las rutas.

時 程 表	
10月18日 OFFICIAL PRACTICE	10月18日
09:00 2-2 練習開始	10月18日 17:00
12:00 2-2 練習開始	10月18日 17:00
12:20 2-2 練習開始	10月18日 17:00
12:40 2-2 練習開始	10月18日 17:00
13:00 2-2 練習開始	10月18日 17:00
13:20 2-2 練習開始	10月18日 17:00
13:40 2-2 練習開始	10月18日 17:00
14:00 2-2 練習開始	10月18日 17:00
14:20 2-2 練習開始	10月18日 17:00
14:40 2-2 練習開始	10月18日 17:00
15:00 2-2 練習開始	10月18日 17:00
10月19日 10:00 2-2 練習開始	10月19日 10:00
10:20 2-2 練習開始	10月19日 10:00
10:40 2-2 練習開始	10月19日 10:00
11:00 2-2 練習開始	10月19日 10:00
11:20 2-2 練習開始	10月19日 10:00
11:40 2-2 練習開始	10月19日 10:00
12:00 2-2 練習開始	10月19日 10:00
12:20 2-2 練習開始	10月19日 10:00
12:40 2-2 練習開始	10月19日 10:00
13:00 2-2 練習開始	10月19日 10:00
13:20 2-2 練習開始	10月19日 10:00
13:40 2-2 練習開始	10月19日 10:00
14:00 2-2 練習開始	10月19日 10:00
14:20 2-2 練習開始	10月19日 10:00
14:40 2-2 練習開始	10月19日 10:00
15:00 2-2 練習開始	10月19日 10:00

Contrariamente a lo que podía suponerse a primera vista, no se trata de una página arrancada de un manual de librería sino una copia fotográfica de la planilla de tiempos registrada por el equipo Honda durante el reciente Gran Premio de los Estados Unidos de Fórmula 1. Su director técnico tuvo la gentileza de cedérmela para que nuestros lectores comparen dichos tiempos con los registrados por los mismos competidores. Si alguna conclusión interesante sacan de esto, rogamos su envío a nuestra redacción.

ENTRETENIMIENTOS TUERCAS

Creación de P y PP - Copyright AUTOMUNDO

El entretenimiento consiste en escribir una marca de auto en cada rayo de la rueda (una letra por cada circuito). Los circuitos (o casillas) han sido preparados de tal forma que, escribiendo el nombre de la marca desde la "cubierta" hacia el centro, o viceversa, según indica la flechita dibujada en la "llanta", se pueda obtener un refrán en las casillas de la "banda blanca". Por esta vez, siendo nuevo el juego, hemos escrito el refrán para guiar al lector, quien, entonces deberá solo, llenar las casillas.

El entretenimiento consiste en hallar las palabras, de cinco letras, con las cuales se llenará el sector A; hacer otro tanto con el sector B, y todo según las definiciones que se dan más abajo.

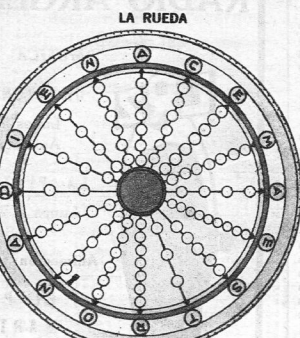
Luego se deberá enlazar una letra, entre las dos últimas del sector A y las dos primeras del sector B, y formar otras palabras de 5 letras y de sentido real. Si las letras enlazadas son las requeridas, leyendo verticalmente la columna central del sector B, se habrá rendido homenaje a uno de los vencedores de las últimas carreras de TC.

DEFINICIONES DEL SECTOR

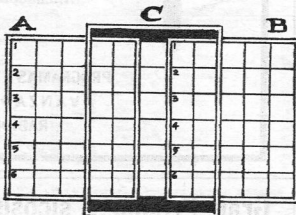
A: 1. Sirve para impulsar la nafta hacia el carburador. 2. Puede ser de la del freno, por ejemplo. 3. Así se le dice a la de cambios de velocidad (plural). 4. Lo usan los corredores para protegerse la cabeza. 5. Guarnición que se pone entre pieza y pieza del motor para evitar pérdidas de aceite, gas presión, etc. 6. Carburante.

DEFINICIONES DEL SECTOR

B: 1. La del freno de mano, las que comunican



UN VENCEDOR DE TC



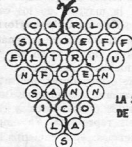
cualquier movimiento de palanca (singular). 2. Alumbra el camino. 3. Así se dice cuando se debe recomponer, por ejemplo, una rueda a la que cambiamos la cubierta. 4. En los coches son cuatro (más una de auxilio). 5. Las aletas del ventilador, como las alas de cualquier molino de viento. 6. Lo apretamos para el encendido del motor.

Por ser la primera vez que ofrecemos este nuevo juego a nuestros lectores, damos a continuación tam-

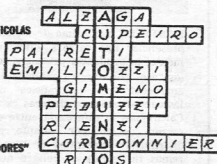
bién los definiciones de las palabras del sector C: 1. Crece sobre la cara de los corredores, si la carrera es larga. 2. Bandería, reunión de personas de mala fama. 3. Es lo que se debe hacer al coche después de una etapa larga en camino de tierra. 4. Nación africana (en colonia belga). 5. Cuando descansen los corredores, después de una etapa, toman varias de té o café, para reponerse. 6. Se llama Bestir, es una artista muy buena y bonita.

LA SOLUCIÓN DEL "RACIMO"

LA FRASE: CARLOS LOEFFEL TRIUNFÓ EN SAN NICOLÁS



LA SOLUCIÓN DE "LOS CORREDORES"



LAS PALABRAS: a) FRENO; b) FILTROS; c) CICLO; d) SUELO; e) FANAL; f) NENA

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli. © Copyright by Piccadilly S. A., Montevideo, para todas las versiones en castellano 1965. Copyright by Editorial Codex S. A., Buenos Aires, Argentina, para la República Argentina año 1965. Reg. de la Propiedad Intelectual N° 827.232. Distribuidor en Argentina: Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publifichile S. A., Manuel Rodríguez 866, Santiago.

AUTOMUNDO y LA LEY

OBTENCIÓN Y RENOVACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCTOR

por: José María Gualdi, abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y Roberto Fonseca, abogado, asesor en materia de seguros.



Para obtener la licencia de conductor en la Capital Federal hemos visto en AUTOMUNDO N° 30 que son necesarios ciertos requisitos. Veremos ahora cómo debe proceder en la práctica quien desee obtener su registro.

1) Con toda la documentación del caso el postulante debe presentarse en las oficinas de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires, que funcionan en la avenida Belgrano 1048, de lunes a viernes, de 8.30 a 16.30 hs.

2) En las ventanillas destinadas a ese efecto —señaladas con los números 3 y 4— debe retirarse la solicitud, acreditando identidad y entregando las fotografías; además, si el vehículo con el que se va a rendir examen es propio, se presenta también el recibo de patente; si es ajeno, se entrega la autorización escrita del propietario del rodado.

3) Llenada la solicitud, debe dirigirse a la ventanilla señalada con el nombre de "Caja", a fin de comprar las estampillas fiscales que correspondan de acuerdo con el trámite que se realiza, las que se adherirán a la solicitud. Consignamos las tarifas que hay que abonar en estampillas: obtención de registro (por primera vez): para cualquier categoría: 700 pesos. En caso de que el solicitante sea menor (de 18 a 22 años): adicional de 100 pesos. Cuando se rinde examen con auto ajeno: adicional de 100 pesos.

4) Cumplidos los trámites anteriores se practica el examen de visión. El mismo consiste en la identificación de colores y en la lectura de la escala decimal para agudeza visual. Lógicamente, quien usa anteojos debe concurrir con ellos. La leyenda: "Debe usar anteojos" indicará luego en el respectivo carnet la necesidad de manejar con ellos.

5) Aprobado el examen de visión, el interesado debe dirigirse a las ventanillas 7 u 8, donde hará entrega de la solicitud y se le señalará fecha para el examen técnico (y teórico para los que obtienen registro profesional), es decir, examen de manejo. Se señala,

generalmente, para 48 horas después.

Hay dos turnos de examen: de 8.30 a 12 y de 13.30 a 17, pudiendo el interesado optar por cualquiera de ellos, lo que debe hacer saber en ese momento.

Una vez realizadas las gestiones indicadas sólo le queda al postulante aprobar el examen de manejo, del que nos ocuparemos próximamente.

RENOVACIÓN DEL REGISTRO

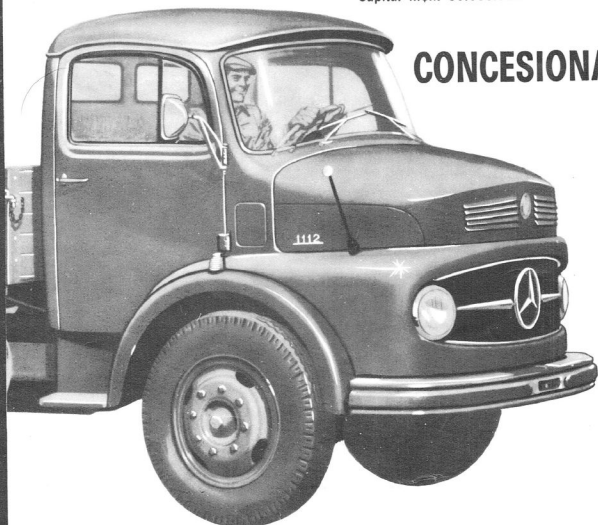
a) Renovación por vencimiento: la licencia de conductor tiene, en principio, validez por el término de diez años cuando se trata de particulares y de motocicletas, y de cinco años para profesionales y carga. Tales plazos pueden ser menores, los que se determinan de acuerdo con la edad y condiciones de la visión de los conductores. En el carnet se indica la fecha de vencimiento. Cumplido el plazo, es necesario renovarlo. Los documentos que en tal caso hay que presentar son los siguientes: cédula de identidad (indispensable) y libreta de enrolamiento o cívica. Si el registro anterior no tiene hojas para la renovación o se encuentra en mal estado de conservación, deben acompañar los documentos con dos fotografías de frente, 4x4, fondo blanco, papel mate (los hombres con saco, cuello y corbata), para la confección de la nueva licencia. El sellado a abonar es de 400 pesos si el carnet anterior es utilizable y de 600 pesos si debe otorgarse uno nuevo.

b) Renovación por extravío: debe acompañarse la documentación y las fotografías indicadas y, además, agregarse comprobante policial de extravío, el que debe ser certificado por el Tribunal Municipal de Faltas, a fin de que deje constancia de que el solicitante no tiene infracciones pendientes (tal certificado tiene validez por diez días). El Tribunal de Faltas funciona en la calle José Evaristo Uriburu 645, de 7 a 19 de lunes a viernes, y de 7 a 13 los sábados. El sellado a abonar en estos casos es de 500 pesos. No será necesario nuevo examen de visión.

Circulo Caja Caja Caja	Tarifa Reducida N° 7.219
Formulario a Pagar Cuenta N° 443	

JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m\$n. 30.000.000



CONCESIONARIA OFICIAL DE:



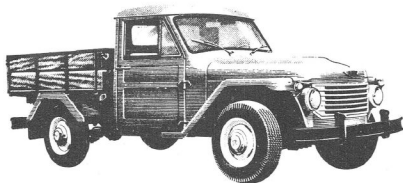
**MERCEDES BENZ
ARGENTINA S.A.**

**CHASIS PARA:
CAMIONES
COLECTIVOS
OMNIBUS**

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

AUTOMÓVILES

Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.



D.I.N.F.I.A:

AUTOMOTORES "RASTROJERO"

**AMPLIOS PLANES DE
FINANCIACIÓN - REPUESTOS
LEGÍTIMOS - TALLERES
MECÁNICOS ESPECIALIZADOS**

**ESTACIÓN DE
SERVICIO Y.P.F.
AUTORIZADA**

**SECCIONES:
GOMERÍA
ACCESORIOS
AUTO - RADIO**

Constitución 1051/55, Bernardo de Irigoyen 1315 y Cochabamba 1020/26 y 1072
T. E. 27-1056 con 5 líneas generales y 20 aparatos internos

BUENOS AIRES

El Ambassador 990 Rambler es el automóvil que define la más alta calidad automotriz que se produce en la Argentina. En tamaño, en potencia, en lujo y confort, resulta verdaderamente *incomparable*. Es por sí mismo una categoría superior y diferente a todo lo conocido hasta hoy. Porque únicamente Ambassador 990 Rambler le ofrece *todas* estas ventajas: • Motor Tornado-Jet de 145 HP., con árbol de levas a la cabeza. • Dirección y frenos de potencia. • Frenos a disco en las ruedas delanteras. • Vidrios curvos y levanta vidrios eléctrico. • Aire acondicionado original de fábrica (opcional). • Alternador.

Visite su Concesionario Rambler más próximo y solicite una demostración.

Y recuerde que muchas de las ventajas del Ambassador 990, también las encontrará en cualquier vehículo de la línea Rambler

Incomparable !

Ambassador **990**
RAMBLER

CON MOTOR **TORNADO-JET**
Para el que exige lo mejor!

